Modell Eisen Bahner

11/1994
DM 4,- hfl 5,- · öS 30 · SFr 4,- · dkr 21,-
E13411E
4 398026 704009 11

Traumanlage der Epoche II



Schafe auf der Laderampe

Abenteuer Eisenbahn

Geisterstunde am Cumbres-Paß

Eco-Lok 2000 von ABB

Drehstromantrieb wird salonfähig

TEST

H0e-Lok 99 4631

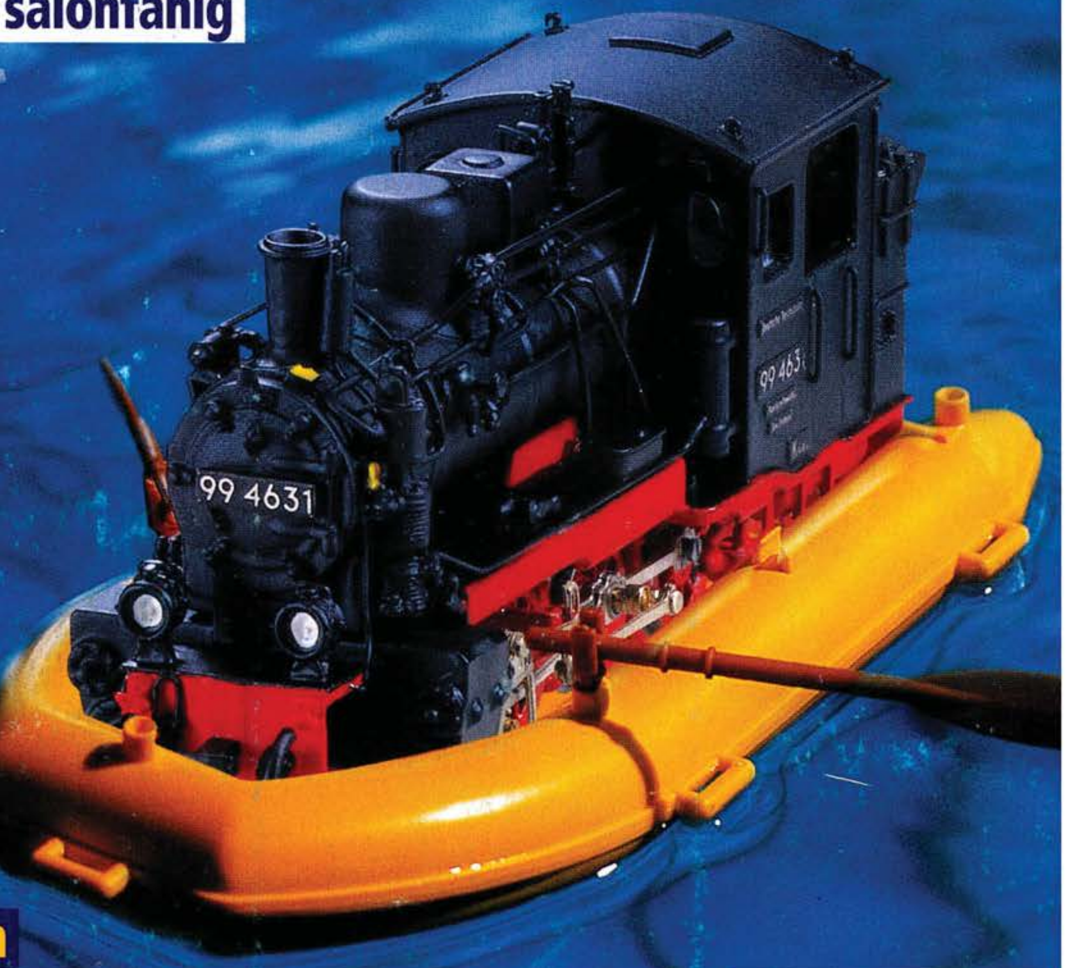
Inseldampfer an der Ostsee

Katos ET 25

Reichsbahn-Design aus Japan

Schwarzburg im Maßstab 1:87

Der fürstliche Bahnhof



Vergessene Kleinbahnen auf Rügen

Als die Lokomotiven schwimmen lernten

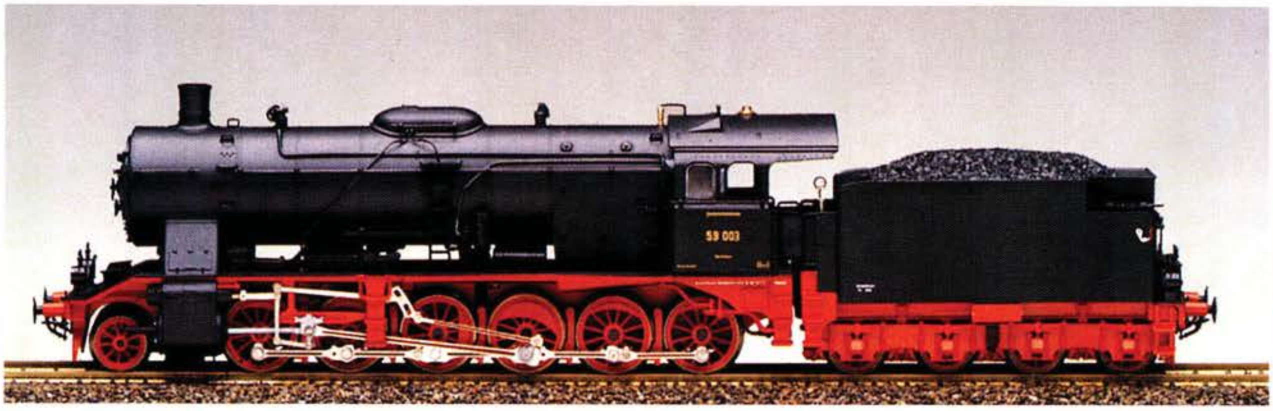
Schaufenster

Über 50 Neuheiten

RIVAROSSI
1 9 9 4



Württ. Klasse K 1801   Art. 1312



BR 59 003 DR   Art. 1309 (Gleichstr.) - 1041 (Wechselstr.)

RIVAROSSI

Ein interessantes Programm an exclusiven In- und Ausländischen Modellen finden Sie im RIVAROSSI- Gesamtkatalog. Diesen erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler oder direkt beim Generalvertrieb: NOCH GmbH u. Co. D 88230 Wangen.

EIN GUT GEMACHTES HEFT ALS DANK FÜR IHRE TREUE

Ab jetzt erscheint der MODELLEISENBAHNER im Stuttgarter Pietsch + Scholten Verlag. Was sind die Gründe? Wir sind eng verwandt mit dem Transpress-Verlag Berlin, in dem diese Zeitschrift über 40 Jahre lang erschien (und der sie seit der Wende an den Berliner T & M-Verlag quasi verpachtet hatte). Verschwisterte Verlage, die einander ergänzen wollen, müssen sich spezialisieren und dadurch fürs nächste Jahrzehnt rüsten. Deshalb konzentriert Transpress sich auf Eisenbahnbücher, wir konzentrieren uns auf Zeitschriften. Der MODELLEISENBAHNER wechselt also den Standort, nicht aber die Familie und schon gar nicht die Tradition. Schon in dieser Ausgabe werden Sie alte Bekannte wiederfinden: Georg Kerber etwa, den Modellbahn-Spezialisten, der liebevoll die neuen Rubrikembleme zeichnete, oder den früheren Chefredakteur Wolf-Dietger Machel, der die Titelgeschichte zu Rügen schrieb. Natürlich hat sich die Zeitschrift verändert und – wie wir meinen – verbessert. Die Grundlage dafür bildeten diverse Gruppendiskussionen mit Lesern in Ost und West. Bei der Alternative „mehr Umfang" oder „Weiterführung des Fahrzeug-Lexikons" entschieden sich über 90 Prozent für eine Umfangserweiterung. Das Lexikon mußte dafür freilich geopfert werden; der Druck war sehr teuer, und beides auf einmal ließ sich bei einem Heftpreis von vier Mark nicht finanzieren. Ein anderer Wunsch: niedrigere Preise für private Kleinanzeigen. Ab jetzt kosten 5 Zeilen pauschal 5 Mark. Der Erstverkaufstag des MODELLEISENBAHNER wurde deutlich vorgezogen; er erscheint jetzt (von zwei Ausnahmen abgesehen) immer am zweitletzten Mittwoch des Vormonats.



Wenn Sie blättern, werden Sie eine veränderte Grundschrift und eine lesefreundlichere Optik finden – aber vielleicht sind Sie anderer Meinung? Im nächsten Heft stellen wir uns mit einem Fragebogen Ihrer Kritik.

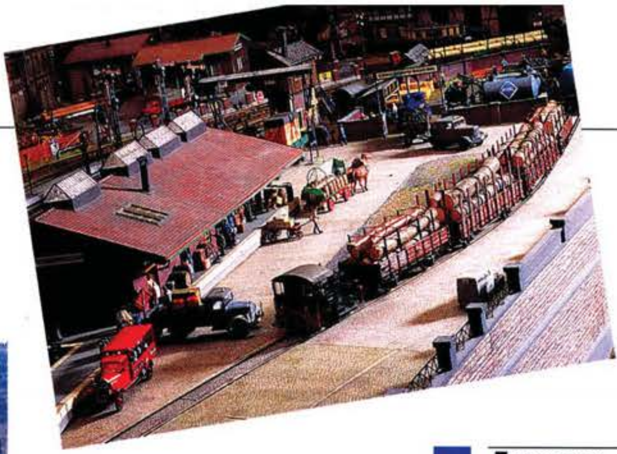
Zum Schluß will ich mich Ihnen in Kurzform vorstellen: Ich bin 38 Jahre alt, sozusagen seit Kindesbeinen vom Eisenbahnhobby-Bazillus befallen, seit 1986 im Besitz des Lokführerscheins und eines historischen Talbot-Triebwagens. 1974 reiste ich zum ersten Mal in die DDR und empfand spontane Bewunderung dafür, wie intensiv hier das Hobby gepflegt und erlebt wurde. Durch viele weitere Besuche und zahllose Gespräche mit Freunden im Osten mit Informationen versehen, glaube ich nun, mitsamt meinen Redaktionskollegen die Tradition des MODELLEISENBAHNER richtig würdigen und die Bedürfnisse derjenigen Leser, die ihm auch in schwierigen Zeiten die Treue bewahrt haben, einschätzen zu können. Wenn der Dank für diese Treue aus einer gut gemachten, preisgünstigen Hobby-Zeitschrift ohne die oft herbeigeredeten Ost-West-Unterschiede besteht, will ich gern diesen Dank an Sie mit engagierter Arbeit abstatten.

Ihr

Wolfgang Schumacher

Wolfgang Schumacher
Chefredakteur

INHALT



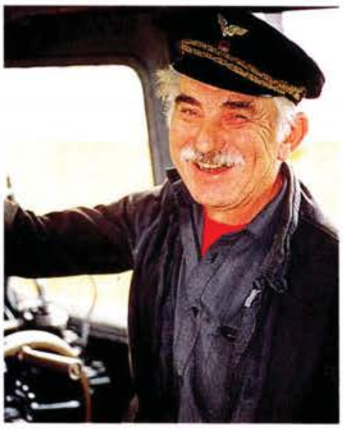
Eisenbahndirektor in H0

Ein Freiburger baute mit viel Liebe zum Detail eine H0-Anlage, bei der die Schafe sogar auf echtem Stroh lagern. Die Szenerie spiegelt den Bahnbetrieb der dreißiger Jahre realistisch wieder. **Seite 82**



Mit vereinten Kräften

Eine Bahnreise über die steilen Pässe der Rocky Mountains wird zum unvergeßlichen Abenteuer – vor allem dann, wenn zwischen Chama und Antonito drei Loks für die Zugkraft sorgen müssen. **Seite 28**



Dresdener Dampflokzirkus

Lothar Walter ist Mitglied der berühmten Dresdner Dompteure, die so bekannte Dampfrösser wie 01 137, 03 001 oder 62 015 bändigen. Porträt auf **Seite 20**



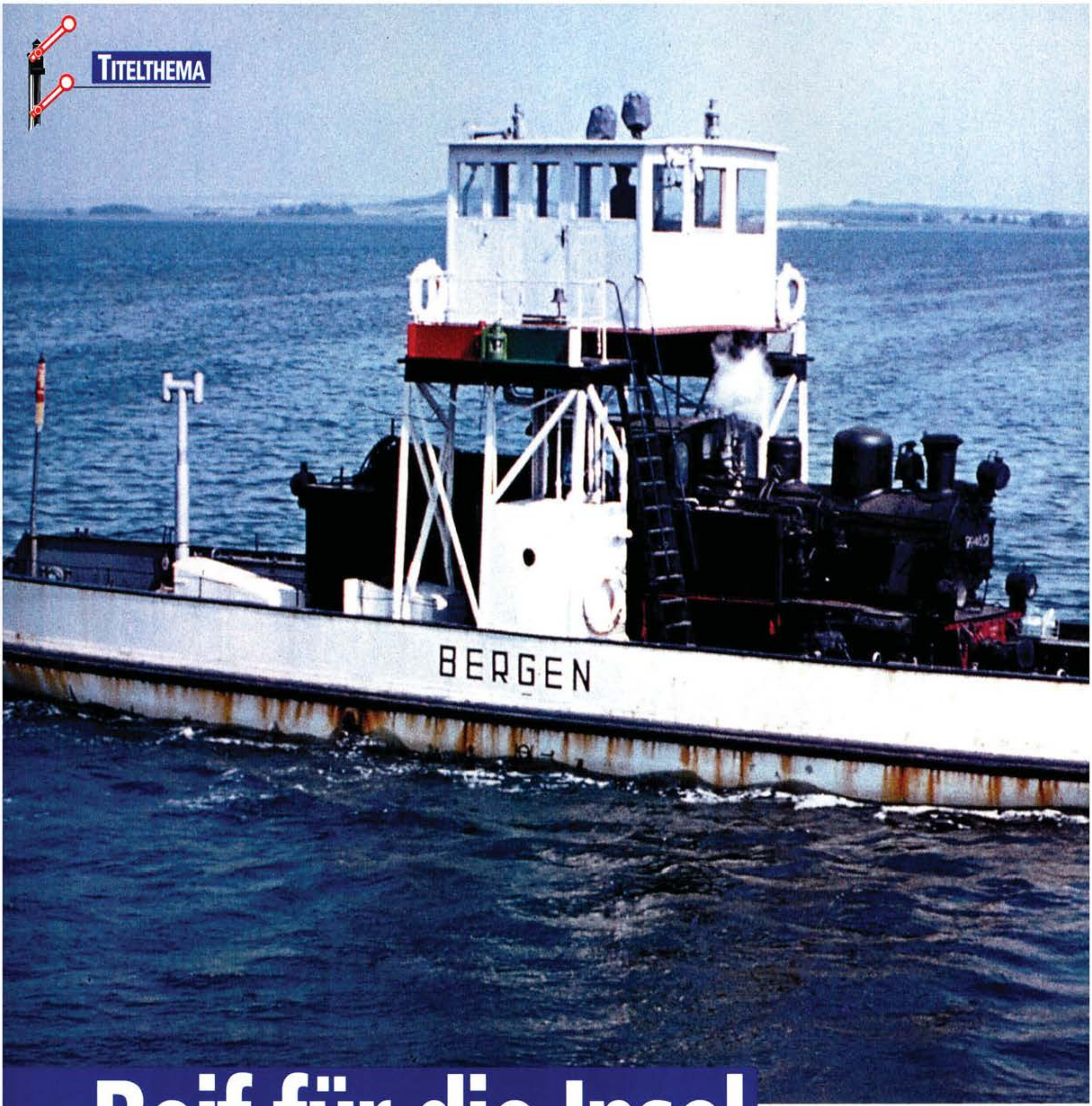
Doppeltes Lottchen

Aus zwei fast gleichen Teilen besteht der neue ET 25 von Kato. Die Japaner brachten das H0-Modell in mehreren Versionen auf den Markt. Eine davon ließ die Redaktion schon über die Teststrecke laufen. **Seite 64**



Freischwimmer

Auf der längst abgebauten Rügener Kleinbahnstrecke Bergen – Altenkirchen durften die Loks aufs Wasser: Sie wurden mit einer Fähre übergesetzt. Wolf-Dietger Machel begab sich auf die Spurensuche nach solchen längst vergessenen DDR-Schmalspurbahnen. **Seite 6**

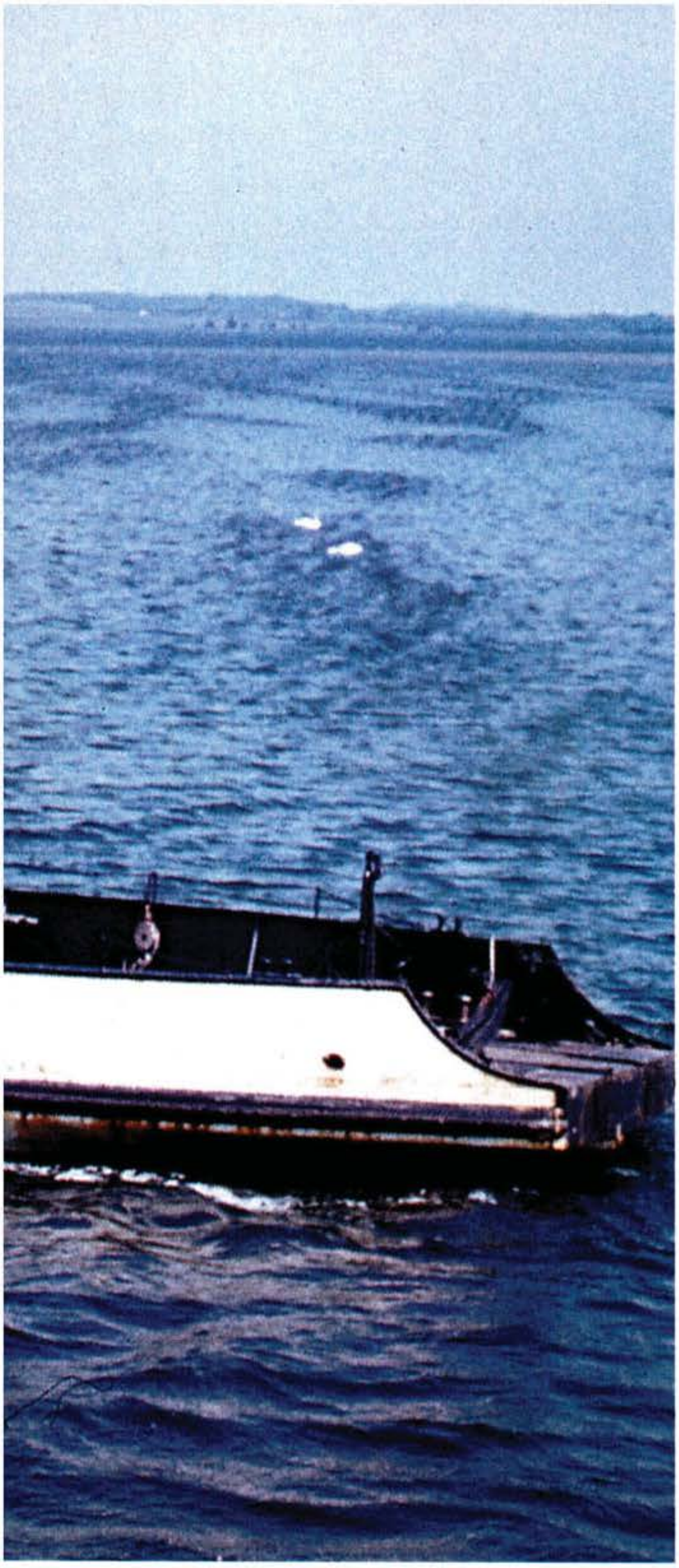


Reif für die Insel

Serie: Vergessene Schmalspurbahnen der DDR

Geheimrat Lenz, der bekannte Berliner Kleinbahn-Magnat, hinterließ auch an der Ostee seine Spuren. Das von seiner Firma erbaute Rügensche Schmalspurnetz bot den Lokomotiven die einmalige Gelegenheit, schwimmen zu lernen.

Das Streckennetz der Rügenschen Kleinbahnen (RüKB) bestand ehemals nicht nur aus der heute als „Rasender Roland" bekannten Bäderbahn Putbus - Göhren. Um vor allem landwirtschaftliche Gebiete der größten deutschen Insel nach Inbetriebnahme der von 1883 bis 1891 entstandenen Regelspurbahnen für die Strecken Altefähr - Saßnitz und Bergen - Putbus - Lauterbach zu erschließen, setzten sich Gutsbesitzer, der Rügener Landrat und die Provinz Pom-



mern ab dem Jahr 1893 für den Bau eines 750-mm-spurigen Schmalspurnetzes ein.

In einem „Vortrag über Tertiärbahnen für die Insel Rügen“ erläuterte Kreisbaumeister Ohnesorge im Landwirtschaftlichen Verein zu Bergen am 18. Januar 1892 verschiedene Verkehrsprojekte. Darin wurde der Eisenbahn-Erschließung eindeutig Vorrang gegenüber dem Neubau von Straßen eingeräumt. Ohnesorge überzeugte seine Gesprächspartner, und kurze Zeit später wurde ein Konsortium für den Bau von Schmalspurbahnen auf Rügen gebildet, das mit einem Kapital von 2 035 000 Mark ausgerüstet war. 600 000 Mark hatten einheimische Aktionäre aufgebracht. Die Rügensche Kleinbahnen AG (RüKB) beauftragte das bekannte Berliner Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmen Lenz & Co mit dem Bau der Schmalspurstrecken. Geheimrat Lenz, der Firmeninhaber, hatte zu jener Zeit schon zahlreiche Kleinbahnen projektiert, gebaut und erfolgreich betrieben. Nach den sogenannten Lenz-Normalien und auf der Grundlage des im Jahr 1892 erlassenen preußischen Kleinbahngesetzes projektiert, wurde am 20. Juli 1895 der erste Abschnitt zwischen Putbus und Binz in Betrieb genommen. Knapp ein Jahr später folgte die 35,3 Kilometer lange Strecke Altefähr – Putbus, am 21. Dezember 1896 wurden die Abschnitte Bergen – Wittower Fähre (22,5 km) und Fährhof – Altenkirchen (14,7 km) für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Die von Bergen ausgehende Schmalspurbahn wies zwei Besonderheiten auf: Die zwischen Wittower Fähre und Fährhof eingerichtete bahneigene Fähre und die Tatsache,



Wie im Märchenland: Fast jeder Wagen hat andere Abmessungen und eine andere Geschichte. Der Personenzug aus Bergen mit der Lok 99 545 (ex. sächs. IV K) dampft im Juli 1966 zur Wittower Fähre.



99 4653, eine ehemalige Heeresfeldbahn-Lok, kommt 1965 nach Rügen und übernimmt mit der Schwesterlok 99 4652 einen Großteil des Verkehrs auf der Nordstrecke.



99 4652 legt im Sommer 1966 eine Pause im Bahnhof Wiek ein. Die Lok befindet sich heute in Privatbesitz, steht aber als rollfähiges Denkmal im Bahnhof Putbus.

daß diese Strecke nur über die regelspurige Staatsbahn Bergen – Putbus – Lauterbach mit dem ansonsten von Putbus ausgehenden Streckennetz verbunden war. Fahrzeugumsetzungen von Bergen nach Putbus (dem Sitz der RüKB-Hauptwerkstatt) waren also nur mit regelspurigen Transportwagen möglich.

Die ersten Planungen für die Strecke nach Altenkirchen sahen ursprünglich eine Brücke zwischen Wittower Fähre und Fährhof vor. Massive Proteste von verschiedenen Seiten bewirkten schließlich die kuriose Einrichtung der kleinbahneigenen Fähre. Die örtlichen Fischer befürchteten, daß die Heringsschwärme womöglich nicht mehr in die Gewässer östlich der Wittower Fähre schwimmen würden. Die Schifffahrt, die Kreideindustrie auf Jasmund und die Landwirtschaft sahen massive Behinderungen auf sich zukommen.



Hochbetrieb an der Wittower Fähre Anfang der sechziger Jahre: 99 4602, eine alte Lenz-Lok, rangiert Personenwagen aus dem vorigen Jahrhundert von der Fähre.

Die Firma Lenz & Co wandte auf Rügen nicht nur bei den Hochbauten und den Gleisanlagen die kostengünstigen Lenz-Normalien an. Auch die Fahrzeuge wurden nach diesen einheitlichen, spurweitenbezogenen Vorschriften beschafft. Zur Eröffnung der ersten Strecken lieferte der Lenz'sche Hauslieferant Vulcan in Stettin in den Jahren 1895 und 1896 sieben kleine, zweiachsige Tenderlokomotiven der Gattungen „n" und „m". Besonders die Reihe „m" bewährte sich auf allen Lenz-Kleinbahnen bestens. Zwei dieser Lokomotivwinzlinge wurden bis 1964 mit den Reichsbahn-Nummern 99 4602 und 4603 auf Rügen eingesetzt. Beide Maschinen beendeten ihr langes und erfolgreiches Leben auf der Nordstrecke nach Altenkirchen. Die beiden Zweiachser konnten aber auf Dauer das ständig steigende Verkehrsaufkommen nicht bewältigen. Daher beschaffte Lenz & Co ab 1902 bei Vulcan und Hanomag fünf kräftige Mallet-Tenderloks, die nun die Hauptlast des Betriebs übernahmen. Das letzte Exemplar dieser Loktype schied erst 1966 aus dem Betriebsdienst aus.

Unterstützt wurden diese Vierkuppler durch zwei in den Jahren 1902 und 1911 beschaffte Cn2t-Loks der Gattung „o", die kurz nach dem Zweiten Weltkrieg ausgemustert wurden.

Die Naßdampf-Maschinen wurden alle umgerüstet

Zwischen 1913 und 1925 hielt die erfolgreichste Lenz-Type für 750 mm Einzug auf der Insel Rügen: Mit den Nummern 51^{m}, 52^{m} und 53^{mh} kamen erstmals Einrahmen-Vierkuppler zum Einsatz. Die ersten beiden Loks hatte man in Naßdampf-Ausführung beschafft, die 1925 gelieferte 53^{mh} besaß einen Überhitzer. Die Heißdampfausführung bewährte sich so gut, daß die beiden Naßdampfmaschinen 1927 auf Heißdampf umgerüstet wurden. Bis heute werden zwei dieser typischen Vulcan-Loks als 99 4632 und 99 4633 auf dem Rasenden Roland eingesetzt. Alle Personen- und Güterwagen aus der Eröff-

Auf Spurensuche

Wer sich zwischen Altefähr und Putbus als Eisenbahn-Archäologe betätigt, wird vielerorts fündig. Zahlreiche Relikte erinnern an die beiden stillgelegten Strecken, die stets im Schatten der Bäderbahn standen.

Die Forschungsreise beginnt in Altefähr. Der einstige Schmalspurteil des Bahnhofs ist noch als Freifläche vorhanden, der frühere Lokschuppen wird von der Bahnmeisterei genutzt. Der Bahndamm kann fast durchgehend von Altefähr bis Garz verfolgt werden; gleich hinter Altefähr liegen sogar noch Gleisreste in Übergängen. In Puddemin existiert das ehemalige Bahnhofsgelände in der Form, als die Kleinbahn noch fuhr – aber eben ohne Schienen; selbst die Mohle, auf der einst Kleinbahngüterwagen beladen wurden, ist noch vorhanden. In Garz, dem größten Zwischenbahnhof an dieser Strecke, haben das kleine Bahnhofsgebäude und der ehemalige Lokschuppen die Zeit überdauert. Hinter Garz hat die Landwirtschaft den Bahndamm teilweise eingeebnet. Gut auszumachen ist hingegen im Bahnhof Putbus die ehemalige Einfahrt aus Richtung Altefähr.

An die Nordstrecke Bergen – Altenkirchen erinnern vor allem die beiden noch in Dienst stehenden Fähren Wittow und Bergen. Die südliche Anlegestelle ist weitgehend umgestaltet worden, in Fährhof hat sich der einständige Lokschuppen als kleine Gaststätte über die Zeit gerettet. Sowohl in Bergen als auch in Altenkirchen blieben die Hochbauten der Kleinbahn weitgehend erhalten.

In Wiek sollte jeder Kleinbahnhistoriker eine längere Pause einlegen: Der dortige Fotoladen bietet auf Nachfrage einen Satz einmalig schöner Fotos von der fauchenden Inselbahn an.



So konnte der Kapitän die idyllische Anlegestelle in Fährhof überblicken. Im August 1966 ist noch wenig los, Auto und Kleinbahn stören sich kaum.

nungszeit besaßen gemäß den Lenz'schen Normalien nur zwei Achsen. Hauslieferanten waren die Actiengesellschaft für Eisenbahnbedarf in Görlitz und die Firma Beuchelt in Grünberg/Schlesien. Bis 1905 genügten 26 Personen- und Packwagen. Diese Ursprungsfahrzeuge standen teilweise bis Ende der sechziger Jahre im Dienst. Besonders die Strecke nach Altenkirchen gehörte zu den Stammeinsatzgebieten dieser Fahrzeuge. Bis 1910 war der Bau- und Betriebsunternehmer Lenz & Co für die Betriebsführung zuständig, anschließend die im Provinzialverband von Pommern eingerichtete Kleinbahnabteilung, von 1920 an die Vereinigung vorpommerscher Kleinbahnen, ab 1937 die Landesbahndirektion Pommern.

Mehrmals gab es bis dahin Projekte, die RüKB zu erweitern, teilweise auf Regelspur umzubauen und den einmaligen Fährverkehr zwischen Wittower Fähre und Fährhof durch eine Brücke zu ersetzen. Unterschiedliche Auffassungen der Eigentümer der RüKB und der Aufsichtsbehörden, vor allem aber der Erste Weltkrieg, die Inflation und die Wirtschaftskrise verhinderten alle weiteren Pläne. Lediglich während des Ersten Weltkriegs wurde auf der Halbinsel Wittow eine Stichbahn von Buhrow zum Bug für rein militärische Zwekke erbaut, 1920 aber zum größten Teil wieder stillgelegt.

Die wirtschaftliche Situation der Rügenschen Kleinbahnen war keineswegs günstig. Mit Ausnahme der Bäderbahn erwirtschafteten alle Strecken deutliche Verluste. Besonders stark entwickelte sich das Defizit auf der Nordstrecke nach Altenkirchen. Um dort den schwachen Personenverkehr kostengünstiger abzuwickeln, beschaffte man im Jahr 1937 von der Dessauer Waggonfabrik einen vierachsigen Diesel-

Ein seltenes Bild aus der Vorkriegszeit, als die n- und m-Loks noch im Streckendienst liefen. Hinter der Lok ein vierachsiger Personenwagen.





Von der Kleinbahn Rathenau – Senzke – Nauen wurde die urige C1-Lok 99 4511 1961 auf die Insel umgesetzt. Bis 1965 fuhr sie zwischen Fährhof und Altenkirchen.

triebwagen, der bis April 1942 zwischen Bergen und Altenkirchen zum Einsatz kam. Bei Kriegsende wurde das Fahrzeug als Reparationsleistung in die Sowjetunion abtransportiert.

Mit Bildung der Pommerschen Landesbahnen (PLB) ab 1. Januar 1940 wurde die RüKB als Aktiengesellschaft aufgelöst; der Rechtsstatus als Kleinbahn entfiel. Ab jetzt bildeten die nunmehrigen „Rügenschen Bahnen“ als Nebenbahnen einen Teilbetrieb der PLB. Ohne nennenswerte Verluste überstanden die Schmalspurbahnen den Zweiten Weltkrieg.

Nun von den volkseigenen Nachfolgeeinrichtungen der PLB als Landesbahnen weiter betrieben, wurde das Schmalspurnetz ab 1. April 1949 von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Bis zum Beginn der 60er Jahre vollbrachten die Schmalspurbahnen auf der Insel Rügen noch beachtliche Transportleistungen. Wie in den Jahrzehnten zuvor dominierte auf der von 1895 bis 1899 eröffneten Bäderbahn Putbus - Göhren der Reiseverkehr, auf den anderen Strecken in erster Linie der Güterverkehr. Ab 1951 wurde der vorhandene und teils überalterte Fahrzeugpark durch gebrauchte Betriebsmittel ergänzt. Insgesamt 29 Lokomotiven, 40 Reisezug- und 19 Güterwagen erhielten - vor allem aus dem sächsischen Raum und zum Teil befristet - auf Rügen eine neue Heimat. Doch Mitte der 60er Jahre stand bereits fest, daß die Schmalspurbahnen auf der Insel Rügen aufgrund des rückläufigen Verkehrsaufkommens und der verschlissenen Bahnanlagen eingestellt werden sollten. Am 3. Dezember 1967 wurde die Strecke Altefähr - Putbus stillgelegt, wenige Tage später, am 11. Dezember 1967, der Güterverkehr auf der Strecke Putbus - Göhren. Einen Tag früher als von der Deutschen Reichsbahn geplant, übernahmen ab 10. September 1968 Lastwagen und Omnibusse die Transporte auf der Strecke Fährhof - Altenkirchen. Tags zuvor kollidierte die letzte betriebsfähige Lokomotive 99 4652 mit einem Traktor.

Am 19. Januar 1970 führten starke Schneeverwehungen und bitterer Frost dazu, daß der Personenverkehr auf der Strecke Bergen - Wittower Fähre kurzfristig eingestellt wurde. Lediglich ein bescheidener Bedarfsgüterverkehr

Die letzte Lok kollidierte mit einem Traktor

blieb zwischen Bergen und Trent bis zum 26. September 1971 erhalten.

Bis 1976 sollte auch die Bäderbahn Putbus - Göhren stillgelegt werden. Doch am 19. Oktober 1974 fiel während der 75-Jahr-Feier auf dieser Bahn die Entscheidung, diese Strecke als technisches Denkmal langfristig zu erhalten. Nach dieser Entscheidung begann die Deutsche Reichsbahn umgehend, den jahrelang sehr vernachlässigten Oberbau gründlich zu sanieren. Ein großer Teil des Personenwagen-

Eine Sächsin in Vorpommern: 99 595, die 1914 von Hartmann in Chemnitz an die Sächsische Staatsbahn geliefert worden war, steht im Juli 1966 in Altefähr unter Dampf. Ein Jahr später wurde die alte IV K im Raw Görlitz verschrottet.



Fotos: Luft, Stavginski (5), Kieper (4), Slg. Dargel

parks wurde in der Ausbesserungswerkstätte Perleberg rekonstruiert. Die sogenannten Reko-Wagen fanden allerdings wenig Zustimmung bei den Fahrgästen. Die alten, nostalgischen Holzbänke, die bestens zur Bimmelbahnromantik gepaßt hatten, mußten Plastiksitzen weichen. Und wer sich während der Kleinbahnfahrt die frische Rügener Seeluft um die Nase wehen lassen wollte, wurde enttäuscht: Die Fenster konnten bei den Reko-Wagen nicht mehr heruntergelassen werden.

Schließlich wurden von den sächsischen Bahnen zwei Neubauloks der Gattung 99.17 nach Rügen umgesetzt, die die alten Stammloks weitgehend ersetzen sollten. Damit wäre der letzte Rest des ursprünglichen Flairs der Rügener Kleinbahnen verschwunden.

Allerdings bewährten sich die schweren Fünfkuppler auf den in Sandbettung verlegten Gleisen nicht besonders. Die Wende führte dann doch noch zum Sinneswandel: Die beiden vorhandenen alten Lenz-Loks 99 4632 und 4633 sollten auf Rügen bleiben.

Ab 1990 wurde der gesamte Lokomotivpark des Rasenden Roland gründlich rekonstruiert. Die alten Lenz'schen Originalmaschinen 99 4632 und 4633 erhielten sogar neue Kessel. An das stillgelegte Nordnetz erinnert in Putbus die rollfähige Denkmallok 99 4652, die von einem Bielefelder Bekleidungsunternehmer zur Verfügung gestellt wurde.

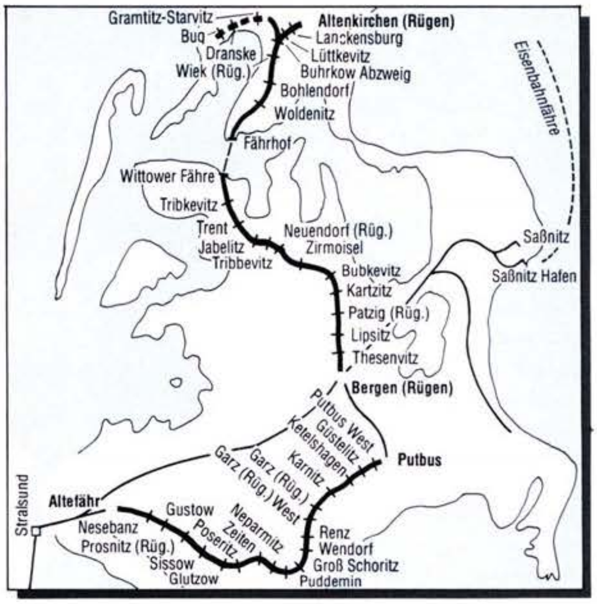
Heute ist man auf Deutschlands größter Insel froh, wenigstens einen Teil des einstigen Kleinbahnnetzes gerettet zu haben. Die Bäderbahn soll in nächster Zeit privatisiert und in ein umweltverträgliches Verkehrs- und Touristikkonzept integriert werden.

Beim Landratsamt des Kreises Rügen sind die Vorbereitungen für die Übernahme der Bahn angelaufen. Der Einbau eines dritten Gleises zwischen Putbus und Lauterbach zur Verlängerung der Schmalspurzüge ist ebenso geplant wie der Kauf von modernen Triebwagen für verkehrsschwache Zeiten. Auf den Wiederaufbau der Strekken Bergen – Altenkirchen und Altefähr – Putbus mußte freilich verzichtet werden – er wäre viel zu kostspielig. Die beiden immer noch in Dienst stehenden ehemaligen Kleinbahnfähren bleiben daher bis auf weiteres den Fußgängern und den zahlreichen Autos vorbehalten, an die schwimmende Dampflokomotive erinnern nur noch ein paar vergilbte Fotos.

Wolf-Dietger Machel
Wolfgang Schumacher



Mit der Handhebeldraisine der Bahnmeisterei Bergen, die aus der Anfangszeit der Kleinbahn stammt, hat die Rotte Wiek erreicht. Die Verladebrücke im Hintergrund wurde im Ersten Weltkrieg gebaut, dann aber nie benutzt.



Eine Skizze der abgebauten Strecken Altefähr – Putbus und Bergen – Altenkirchen.

Wie die ersten Lokomotiven stammt auch die 1896 gebaute Fähre „Wittow" von Vulcan in Stettin. Bis 1968 beförderte sie Schienen- und Straßenfahrzeuge, heute setzen Autos mit ihr über.



Museums-E 18 08

Bewegungsübungen verordnet

■ Um Standschäden vorzubeugen, wird die Münchner Museumslok künftig in unregelmäßigen Abständen nach Schweizer Vorbild vor Regelzügen eingesetzt. Ab Oktober sollen die Züge 3501 und 2194 jeweils am 1. und 3. Sonntag im Monat mit der E 18 08 bespannt werden.



Bendrien

E 18 08 vor E 3522 bei Endorf.

Regionalverkehr

Doppelstockwagen in Württemberg

■ Zwischen Tübingen und Stuttgart kommen die Fahrgäste seit einiger Zeit in den Genuß eines völlig neuen Fahrgefühls. Statt der üblichen Silberlinge mit ihren sprichwörtlich schlechten Fahreigenschaften werden 143-bespannte Doppelstockwagen eingesetzt. Seit dem 1. August verkehren an Werktagen acht und an Samstagen und Sonntagen zehn Doppelstock-Zugpaare. Zum Jahresende sollen die modernisierten ehemaligen DR-Wagen durch neue, geräumigere Wagen ersetzt werden. Mit den Doppelstockwagen wurde in Stuttgart auch ein neues Triebfahrzeug eingeführt: Die „Lady in Red" alias Baureihe 143, die bislang nicht im Raum Stuttgart eingesetzt wurde. Für die Tübinger Doppelstockzüge stehen bis zu drei Lokomotiven aus dem Mannheimer 143er-Bestand bereit.



Schmidt

Erhält in Meiningen zur Zeit eine HU: die pr. T 12 74 1230.

Meiningen

Neue Aufträge für das Ausbesserungswerk

■ Im September befanden sich die Museumsdampfloks 41 360, 50 3688 und 74 1230 im Werk Meiningen zu Untersuchungen, ferner die Lokomotiven 99 6001, 7222 (Unfallok) und 7238 der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) sowie verschiedene Privatbahnlokomotiven. Für die HSB wird Meiningen auch weiterhin arbeiten. Die rund 700 Beschäftigten des Werks (am 1. Januar 1990 waren es noch 1760 Mitarbeiter) halten außerdem die Zementbehälterwagen der Gattung Ucs für private Kesselwagenbetreiber instand. Die Deutsche Bahn hat ferner die Unterhaltung der gesamten schienengebundenen Schneeräumtechnik in Meiningen konzentriert. Im Juli lieferte das Werk in Verbindung mit Beilhack, dem bekannten Rosenheimer Hersteller für Schneeräumgeräte, zwei Hochleistungs-Schneeschleudern. Beide sind für die Schnellfahrstrecke Würzburg - Hannover bestimmt. Demnächst sollen weitere Schneeschleudern gebaut werden. Beilhack konnte einen Vertrag über Lieferungen nach Rußland abschließen.

Zuschuß für Nahverkehr

Neue Fahrzeuge für Nordrhein-Westfalen

■ Nordrhein-Westfalen will den Kauf von Fahrzeugen für den DB-Nahverkehr jährlich mit 100 Millionen Mark bezuschussen. Zunächst sollen 75 Doppelstockwagen für den Einsatz auf überlasteten S-Bahn-Strecken beschafft werden. Das Land finanziert 50 der bereits bestellten 628.4 zusammen mit der DB, außerdem werden 13 Leichtbautriebwagen vom Typ der Doppelgelenkwagen der Dürener Kreisbahn gekauft.

Transrapid Berlin – Schwerin

Bundesrat entschied

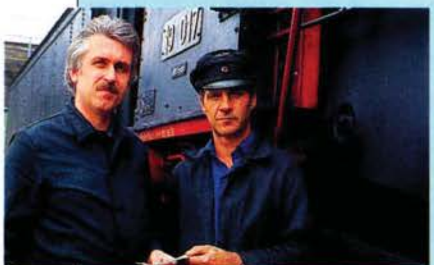
■ Am 23. September stimmte der Bundesrat der Planung der ersten Transrapid-Strecke von Berlin über Schwerin nach Hamburg zu. Die Fahrzeit soll bei knapp einer Stunde liegen, der Fahrpreis bei etwa 100 Mark.

Verkehrsmuseum Dresden

Spende vom MODELLEISENBAHNER

■ Im ehemaligen Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt werden neben den betriebsfähigen DB-Dampfloks 01 137, 03 001, 62 015 und 89 6009 einige wertvolle Exponate des Dresdner Verkehrsmuseums mit viel Liebe gehegt und gepflegt. Freilich hat der Eigentümer des Geländes, die DB AG, die Erhaltung mehrfach in Frage gestellt.

Zur Zeit bemüht sich das Dresdner Verkehrsmuseum um das Gelände. Die Verantwortlichen wollen diese Attraktion der sächsischen Landeshauptstadt erhalten. Sie denken an eine Außenstelle, die in stilechter Umgebung historisch wertvolle Fahrzeuge präsentiert. Aber ob der Plan Erfolg haben wird, ist noch ungewiß: Die finanzielle Belastung ist hoch.



Wolfgang Schumacher überreicht Hansjürgen Guder (rechts) einen Scheck.

Die von der Deutschen Reichsbahn und den Reichsbahnern mit viel Arbeit und Engagement erbrachten Leistungen für die Bewahrung historischer Eisenbahnschätze dürfen nicht vergeblich sein. Deshalb wird der MODELLEISENBAHNER künftig solche und ähnliche Projekte in den neuen Bundesländern ideell und natürlich auch finanziell unterstützen.

Als ersten Schritt übergab Chefredakteur Wolfgang Schumacher einen Scheck an Lokführer Hansjürgen Guder, Lokführer und Betreuer der Altstädter Dampfloks (siehe Seite 20). Mit der Spende, die dem Verkehrsmuseum Dresden zugute kommt, möchte der MODELLEISENBAHNER dazu beitragen, daß den Loks in der sächsischen Metropole nicht das Feuer im Kessel ausgehen wird. Vielleicht gelingt es sogar in Zukunft, den „Sachsenstolz" 19 017 wieder betriebsfähig zu machen.

Letzte Reservate

Schienenbusse sterben aus

■ Die Betriebshöfe Mühldorf und Tübingen gehören zu den allerletzten Schienenbus-Reservaten auf dem Gebiet der früheren Deutschen Bundesbahn. Ab dem 12. September werden von den Mühldorfer 798 täglich nur noch drei Garnituren gebraucht. Eine Einheit fährt bis auf weiteres zwischen Aschau und Prien, zwei werden zwischen Traunstein und Waging verwendet. An Wochenenden wird außerdem die Strecke Ebersberg - Wasserburg (Bahnhof) bedient; eine Garnitur steht für den Werksverkehr beim Rangierbahnhof München Nord zur Verfügung. Die Dienste auf der Strecke Traunstein - Waging sollen ab dem Fahrplanwechsel 1995/96 durch 628 oder Wendezuggarnituren mit 211/212 übernommen werden. In Mühldorf stehen noch zehn 798, fünf Beiwagen und acht Steuerwagen bereit. Bis zum 12. September waren fünf, ab diesem Tag nur noch vier Umläufe vorgesehen, zwei Einheiten stehen in Reserve. Während die 22 vorhandenen und in 17 Umläufen eingesetzten 628 täglich im Schnitt 588 Kilometer zurücklegen, kommen die Schienenbusse auf 230 Kilometer. Ein Spitzenwert des 628 sieht 936 Laufkilometer am Tag vor. Die zehn noch in Tübingen vorhandenen Schienenbusse fahren von Tübingen aus nach Entringen, nach Rottenburg, Hechingen und Reutlingen. Täglich werden nur noch drei Schienenbus-Einheiten gebraucht. Leistungen über Horb - Freudenstadt - Hausach nach Offenburg werden nicht mehr von 796, sondern von Karlsruher 628 gefahren.



Bleiweis

Müldorfer Schienenbusromantik: Haltepunkt Brandstätt mit einem Solo-798.

Steilstreckenbetrieb

Ablösung am Rennsteig

■ 13 Lokomotiven der Baureihe 228 sollten für Steilstreckeneinsätze und als Betriebsreserve auf der Rübelandbahn erhalten bleiben. Die DB plant, die Baureihe 228 auf den Thüringer Steilstrecken durch die 213 zu ersetzen. Fahrten auf der Steilstrecke Suhl - Schleusingen fanden vom 5. bis zum 9. September mit Sonderzügen Arnstadt - Schleusingen statt. Zuglok war die 213 338, der Wagenzug bestand aus zwei Silberlingen Bnb und einem Steuerwagen BDnf. Auf der Steilstrecke beschleunigte die 213 auf 200 Metern bis auf 25 km/h. Anhalte- und Festhalteversuche verliefen erfolgreich. Die Versuche ergaben, daß die mit einer hydraulischen Bremse ausgerüstete 213 für die Steilstrecken in Thüringen geeignet ist. Dank ihrer einmotorigen Bauart ist sie eine kostengünstige Alternative zur zweimotorigen 228. Das Verkehrsaufkommen ist so stark zurückgegangen, daß ein bis zwei Reisezugwagen ausreichen. Für solche Züge ist die 228 überdimensioniert. Von der 213 stehen allerdings nur zehn Maschinen zu Verfügung. Überdies sind die 213 im Durchschnitt älter als die 228. Falls die 213 die Einsätze der 228 übernehmen, werden die für 1995 geplanten Hauptuntersuchungen der ehemaligen V 180 gestrichen. Planeinsätze der 213 sollen frühestens zum Fahrplanwechsel im Mai 1995 beginnen.



Bleiweis

213 341 zu Gast im Bw Arnstadt.

Erste Härtetests

12X auf Rollen

■ Die AEG-Lok 12X unterzieht sich den ersten Härtetests auf dem Rollenprüfstand des Versuchszentrums der Bahn in München-Freimann. Die in Hennigsdorf gebaute Lokomotive traf dort Anfang September von Minden kommend ein und bleibt einen Monat auf dem Prüfstand. Bei den Versuchen werden Geschwindigkeiten bis zu 500 km/h simuliert, wobei Rollen die Funktion des Gleises übernehmen. Über Hydropulsanlagen können alle im Betrieb auftretenden und durch eine ungenaue Gleislage hervorgerufenen Kräfte simuliert werden.

Lok-Umzug

Asyl in Arnstadt

■ Im August gab es beim Museums-Bahnbetriebswerk Arnstadt drei Neuzugänge. Aus Gera kam die 220 274. Die im Besitz der IGE Werrabahn befindlichen Maschinen 44 1338 und 254 059 fanden ebenfalls in Arnstadt Asyl, da das Gebäude in Gerstungen geräumt werden mußte. Möglicherweise kommen auch 52 8039 und 52 8109 nach Arnstadt.

TV TIPS

■ **„Eisenbahn-Romantik" in S 3 über Astra-Satellit**
Samstag, 29. Oktober:
9.00 Uhr Knochenschüttler;
9.30 Uhr Wuppertals Bahnen
Samstag, 5. November
10.00 Uhr Frau im Männerberuf; 10.30 Uhr Schienen werden die schnellsten Straßen
Samstag, 12. November
10.00 Uhr Back to Switzerland;
10.30 Uhr Modellbahnmesse Köln
Samstag, 19. November
10.00 Uhr Mikado am Posten 24; 10.30 Uhr: Der Saigonexpress
Samstag, 26. November
10.00 Uhr 100 Jahre Schafbergbahn; 10.30 Uhr Schienenbus, Retter der Nebenbahnen

■ **Eisenbahn-Romantik am Donnerstag um 18.50 Uhr in S 3 (nicht über Astra-Satellit):**
27.10. Wuppertals Bahnen
03.11. Schienen werden die schnellsten Straßen
10.11. Modellbahnmesse Köln
17.11. Der Saigonexpress
24.11. Schienenbus, Retter der Nebenbahnen


Schmidt

Soll privatisiert werden: Erzgebirgsstrecke Schlettau – Crottendorf, einst Heimat der Reihe 86.

Aufruf gestoppt

DB suchte Nebenbahnunternehmer

Im Juli suchte die Deutsche Bahn öffentlich nach Streckenunternehmern, welche eine Nebenstrecke in eigener Verantwortung übernehmen sollten. Kaum hatte sie den Aufruf veröffentlicht, stoppte sie ihn bereits im September wieder. Begründung aus der Frankfurter Zentrale: Die Ausschreibung sei zu früh erfolgt, es müßten noch detaillierte Überlegungen zur Organisation angestellt werden. Sicher scheint jetzt, daß das Verfahren an zwei Pilotprojekten erprobt werden soll, wobei voraussichtlich eine rentable und, als zusätzliches Experiment, eine eher unrentable Strecke der Deutschen Bahn AG ausgewählt werden sollen.

FRAGE ? ZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 30 Büchern gewinnen.



Der abgebildete Bahnhof ging am 18. Februar 1902 in Betrieb. Er liegt an der ersten Strecke eines damals wie heute modernen Nahverkehrssystems. Unmittelbar neben beziehungsweise unter dem Bahnhof fließt ein Kanal.

Nicht weit entfernt befand sich einer der bekanntesten Fernbahnhöfe Deutschlands - ein Kopfbahnhof, eröffnet am 15. Juni 1880. In den Jahren 1960/61 wurde die Ruine dieses Bahnhofs gesprengt. Ebenfalls in geringer Entfernung vom abgebildeten Bahnhof lag das Bahnbetriebswerk des berühmten Fernbahnhofs. Dem Bw erging es besser als dem zugehörigen Fernbahnhof: Es verfiel, wurde aber wieder aufgebaut. Heute kann man in einem der Lokschuppen unter anderem die Lokomotive 17 008 sehen.

Wie heißt der berühmte Fernbahnhof? Schicken Sie die richtige Lösung auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Stichwort Fragezeichen, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart. Unter allen richtigen Einsendungen werden 30 Exemplare des Sonderbands „Lexikon Erfinder und Erfindungen Eisenbahn" mit ca. 384 Seiten ausgelost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt.

Edelschrott

Loks der Baureihe 142 werden zerlegt

Das Bw Aue ist mit der Zerlegung von Lokomotiven der Baureihe 142 beschäftigt. Der Schneidbrenner trifft hauptsächlich Lokomotiven der Bahnbetriebswerke Riesa und Reichenbach, die zum Teil schon seit 1991 hinterstellt waren. Im August wurden die 142 010 und 142 225 zerlegt. Die 142 232, 236, 237, 240, 241 und 276 warteten auf den Scheidbrenner.


Kloseck

Noch vor kurzem wurden in Aue Dampfloks verschrottet, jetzt trifft es die Reihe 142.

Rügens Kleinbahnen

Enteignung rückgängig gemacht

Beim Rasenden Roland, der schmalspurigen Bäderbahn Putbus - Göhren auf der Insel Rügen, zeichnet sich eine Entwicklung analog den Harzer Schmalspurbahnen ab. Es hat sich herausgestellt, daß die nach 1945 erfolgte Enteignung der Rügenschen Kleinbahnen (siehe Seite 6) rückgängig gemacht werden muß. Die Bahn wird also bald mit allen Anlagen und Fahrzeugen dem Landkreis Rügen gehören. Der Kreis will die Betriebsführung der Bäderbahn ausschreiben; ein Weiterbetrieb durch die DB wird wegen der hohen Allgemeinkosten voraussichtlich ausscheiden. Probleme gibt es wegen der von der DB geforderten Übernahme des jetzigen Personals. Das neue Betriebs- und Marketingkonzept sieht viel weniger Personal als früher vor.



Ranger

Wieder betriebsfähig: Lok 12 der Härtsfeld-Museumseisenbahner.

Härtsfeld-Museum

Neues Feuer im Kessel

Vor acht Jahren holte die Härtsfeld-Museumsbahn die Lokomotive WN 12 von einem Heidenheimer Kinderspielplatz in ihre ehemalige Heimat nach Neresheim zurück. Am 7. August konnte die 1913 von der Maschinenfabrik Esslingen gebaute Lok nach dem Wiederaufbau feierlich eingeweiht werden.

Zukunftsplanung

Triebwagen für den Harz

Bei den Harzer Schmalspurbahnen HSB werden die Weichen für eine gesicherte Zukunft gestellt. Geschäftsführer Lutz Bartsch kündigte an, daß die Dampfzüge einen festen Platz im Harzer Angebot behalten sollen und daneben moderne Triebwagen vorgesehen sind. Bartsch plant jetzt den Ankauf der auf der Insel Langeoog Anfang 1995 freiwerdenden vier Triebwagen, die in den fünfziger Jahren von Talbot und Fuchs für längst stillgelegte Kleinbahnen gebaut wurden. Sie besitzen allerdings nur auf einer Seite Türen; der Einbau von Türen auf der anderen Seite ist jedoch unproblematisch. Die Triebwagen sollen für eine Übergangsphase den Betrieb in verkehrsschwachen Zeiten oder auf nicht so stark frequentierten Strecken rationeller gestalten. Außerdem wollen Bartsch und seine Mitarbeiter beweisen, daß diese Betriebsform als Alternative dienen kann.



Schmidt



Bendig

Die Inselbahn Langeoog verkauft ihre Triebwagen an die Harzer Schmalspurbahnen. HSB-Chef Bartsch will mit diesen Fahrzeugen in verkehrsschwachen Zeiten Kosten sparen.



Neue Farben für Bruchsal – Menzingen

AVG

Neue AVG-Fahrzeuge

Zurück auf die Heimatstrecke

Die Albtal-Verkehrsgesellschaft lackierte zwischen dem 7. Juli und dem 17. August 1994 in der AVG-Werkstätte Ettlingen-Stadt die ehemaligen SWEG-Fahrzeuge VL 101, VS 200, VS 201 und VB 241 um. Mit ihren neuen Betriebsnummern VL 462, VS 470, VS 471 und VB 477 rollten sie am 17. August wieder zu ihrer Heimatstrecke Bruchsal - Menzingen - Odenheim zurück.

Geburtstag I

Kindertraum in Chemnitz

40 Jahre jung wurde im Juli dieses Jahres die Parkeisenbahn Chemnitz. Zwei attraktive Geburtstagsgeschenke rollten zu diesem Anlaß erstmalig über die 600 mm-Gleise: ein nach alten Plänen gebauter Plattformwagen sowie eine zweiachsige Dampflok des Henschel-Typs „Riesa". Mit ihr sollen in Zukunft regelmäßige Dampffahrten stattfinden.



Parkbahn-Dampflok „Riesa".

Reichenbach

KölnMesse

Der MODELLEISENBAHNER lädt ein

Bei der Internationalen Modellbahnausstellung, die in diesem Jahr vom Donnerstag (3. November) bis Montag (7. November) auf dem Kölner Messegelände stattfindet, ist der MODELLEISENBAHNER mit einem großen Stand vertreten. Wir freuen uns auf Ihren Besuch an unserem Stand B 050/056 in Halle 14.1. Er wird sich auf jeden Fall lohnen. So können Sie zum Beispiel prüfen, ob Sie ein guter Bahnkenner sind und an einem Preisauschreiben teilnehmen. Als Hauptpreis winkt Ihnen mit etwas Glück ein Graubünden-Ticket der Rhätischen Bahn für eine Woche und zwei Personen. Außerdem gibt es noch 100 wertvolle Sachpreise zu gewinnen.

Eisenbahn-Romantik

Zuschauerclub gegründet

Die wachsende Beliebtheit der SDR-Sendung „Eisenbahn-Romantik" führte dazu, daß der Sender mit Zuschauerfragen und -wünschen eingedeckt wurde. Das überforderte freilich die Möglichkeiten des Senders. Ein kürzlich gegründeter Eisenbahn-Romantik-Club übernimmt die Zuschauerbetreuung teilweise. Die Mitgliedschaft ist kostenlos. Anmeldungen bei der ER-Clubverwaltung, Postfach 5324, D-79020 Freiburg. Die Anmeldegebühr in Höhe von DM 3.- muß in Briefmarken oder als internationaler Antwortschein beiliegen.

TOP + FLOP

Top: Fahrradbeförderung

Fahrrad und Bahn - die Kombination wird immer beliebter. Alle 280 InterRegios sind mit Fahrradabteilen ausgerüstet, pro Zug stehen acht Plätze zur Verfügung. Im Fernverkehr werden täglich 7 500 Fahrradplätze angeboten. In einigen EC-, IC- und D-Zügen ist die Mitnahme von Fahrrädern ebenso wie in IR bei Reservierung möglich. Im Nahverkehr können sie mitgenommen werden, falls genügend Platz vorhanden ist.

Im Durchschnitt sind die Fahrradplätze freilich nur zu 30 Prozent ausgelastet: Fahrradfahren ist ein Saisongeschäft. Im Sommer reichen die Plätze oft nicht aus, im Winter herrscht gähnende Leere. Der Service rentiert sich also nicht. Trotzdem wird er angeboten - und noch mehr: Neben der Selbstverladung kann man sogar für 21 Mark Fahrräder als Reisegepäck befördern lassen.

Mit diesem Top-Service beweist die Bahn, daß sie zumindest in Teilbereichen auf Kundenwünsche auch dann eingeht, wenn die Dienstleistung nicht profitabel ist. Kompliment für das kundenorientierte Marketing der Bahn-Verantwortlichen!



Flop: Kofferkuli

Früher war der Kofferkuli-Service auf größeren Bahnhöfen beliebt und problemlos: Karren holen, Gepäck aufladen, Griff drücken, losfahren. Jetzt ist die DB AG dabei, den Service zu „verbessern", wie es offiziell heißt. Kofferkulis sind nur noch nach Geldeinwurf zu Diensten. Nun stehen sie an zentralen Sammelplätzen, mit einer Kette aneinandergebunden. Damit soll Diebstählen vorgebeugt und Ordnung geschaffen werden. Das Pfandsystem birgt einige Tücken. In Bahnhöfen mit



Unterführungen ist man ständig dabei, den Karren auszuwechseln. Wer gewohnt war, sein Gepäck bis zur Wagentür zu fahren, kann sich über die Neuerung nur ärgern. Wer keine Möglichkeit hat, den Kuli zum Sammelplatz zurückzubringen, muß sein Geld stecken lassen. Denn der Kuli spuckt es nur aus, wenn er wieder mit einem Kollegen verkettet wird. Nur mutige Naturen werden ihr Gepäck unbeaufsichtigt stehen lassn, um den Karren zur Sammelstelle zu bringen. Der Pfand-Flop ist noch nicht bundesweit eingeführt. Ein teurer Spaß ist er allemal. Für die Kunden steht fest: Ein ehemals kostenloser Service wurde verschlechtert. Rechtfertigungsversuche, daß es in Einkaufszentren ja auch gehe, ziehen nicht: Im Einkaufszentrum fährt das eigene Auto ab, wenn der Fahrer es will.

Willen



SOB-Dienstzug zur Lokführerschulung mit SBB-Re 4/4 IV bei Altmatt.

Schweiz I

Tauschgeschäft

■ Die Schweizerische Bundesbahn (SBB) möchte ihre vier Re 4/4 IV loswerden und bei der Süd-Ost-Bahn (SOB) gegen Re 4/4 III eintauschen, da diese für die Huckepackzüge geeigneter sind. Mitte Oktober entschied der Verwaltungsrat der SOB über den Loktausch.

Bootz



Nur noch Schrott: die KBE-Silberpfeile.

Österreich

Silberpfeile im Schrott

■ Die beiden letzten noch existierenden Serien-Silberpfeile der Köln-Bonner-Eisenbahn (KBE-Tw 203 und 204) wurden bei Petersdorf im österreichischen Burgenland verschrottet. Die Fahrzeuge gehörten zu einer Serie von je drei Einzel- und drei Doppel-Elektrotriebwagen, die bei der KBE 1964 den Dienst begannen. Nach einem Gastspiel bei den Salzburger Lokalbahnen kamen die Triebwagen 203 und 204 zur Südburgenländischen Regionalbahn; sie sollten in Dieseltriebwagen umgebaut werden. Nun zerlegte sie ein Schrotthändler. Als letzter KBE-Silberpfeil verbleibt der Prototyp ET 201, der sich im Besitz der Köln-Bonner-Eisenbahnfreunde befindet.

Willen



Keine Probleme mit 480 Tonnen: 142 132 bei ihrer Lastprobefahrt auf der GFM.

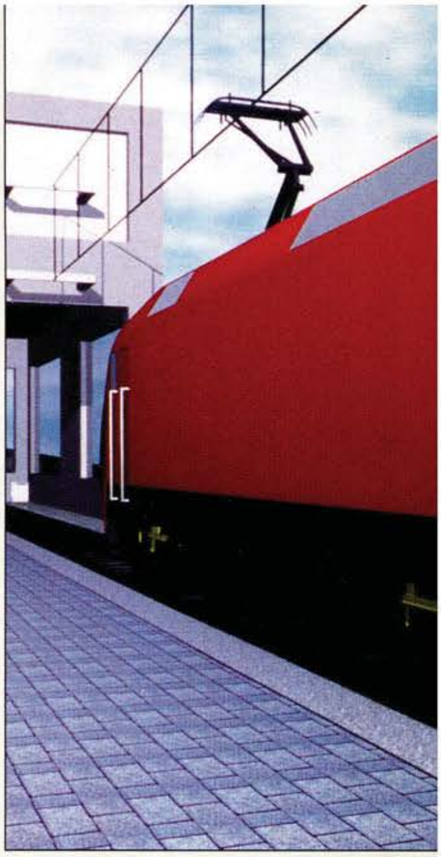
Schweiz II

Lastesel 142

■ Vom 13. bis zum 15. Juni befand sich die 142 132 bei der Bahn Gruyère - Fribourg - Morat, wo unter anderem eine Lastprobefahrt mit allen verfügbaren Fahrzeugen (ca. 480 t) durchgeführt wurde. Die GFM wird zwei Lokomotiven der Baureihe 142 über die Lokoop AG beschaffen und in ihrer Hauptwerkstätte Bulle herrichten und in Hellgrau und Orange lackieren.



Die Firma ABB entwickelte mit der „Eco2000" eine völlig neue Lokfamilie. Sie soll wirtschaftlicher fahren und zugleich umweltfreundlicher sein. ABB verspricht sich davon neue Impulse im Geschäft mit der Deutschen Bahn AG.



Innere Werte

„Blech ist formbar", begründete Dr. Peter Appun, Entwicklungschef bei ABB Henschel, den Verzicht auf ein neues Blechkleid für die Eco2000. Äußerlich versteckt sich die neue Bauart noch im Gehäuse der Lokomotiven 120 004 und 120 005. Bei der Präsentation der neuen Lokfamilie Mitte September in Mannheim wurde klar: Für ABB zählen vor allem die inneren Werte.

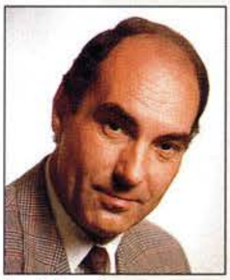
Dabei baut das Unternehmen auf sehr lange Erfahrungen mit der Drehstrom-Antriebstechnik. Die Firma leistete auf diesem Gebiet Pionierarbeit: 1971 stellte sie auf der Hannover-Messe die DE 2500 vor, seinerzeit weltweit die erste betriebsfähige Lok mit Drehstromtechnik.

Mit der Eco2000 sammelten die Mannheimer bereits umfangreiche Erfahrungen. Die Probemaschinen 120 004 und 005 legten seit 1992 insgesamt etwa 500 000 Kilometer im planmäßigen Einsatz der Deutschen Bahn zurück. Die 120 005 wurde Anfang 1992 in Dienst gestellt. Nach lauf- und bremstechnischen Zulassungen begannen im Herbst 1993 auch die Fahrten der 120 004. Im Gegensatz zur ersten ABB-Probelok ist die 120 004 mit neu konstruierten Drehgestellen ausgerüstet. Das Lokomotivkonzept basiert auf zwei Grundsätzen: Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit. Daraus leitet sich auch das Namenskürzel „Eco" ab: Economy und Ecology. Die neue Bauart ist in Modulen konzipiert, sodaß ABB sie den Kundenwünschen anpassen kann. Geplant sind Elektro- und Dieselantriebe mit Leistungen von 3 bis 7 Megawatt. Der Modulaufbau soll für einfachere Wartung sorgen. Als Vorteil der abgeleiteten Varianten versprechen sich die ABB-Konstrukteure vor allem niedrigere Kosten.

Feste Bestandteile der neuen Lokfamilie sind eine 6,4-MW-Universalmaschine und ein 4,8 MW starker Triebkopf, beide für 220 km/h ausgelegt. Außerdem will ABB eine 6-MW-Gü-

„Wir nehmen jeden ernst"

Drei Fragen an Dr. Peter Appun (52), Leiter des Unternehmensbereichs Elektrische Triebfahrzeuge der ABB.

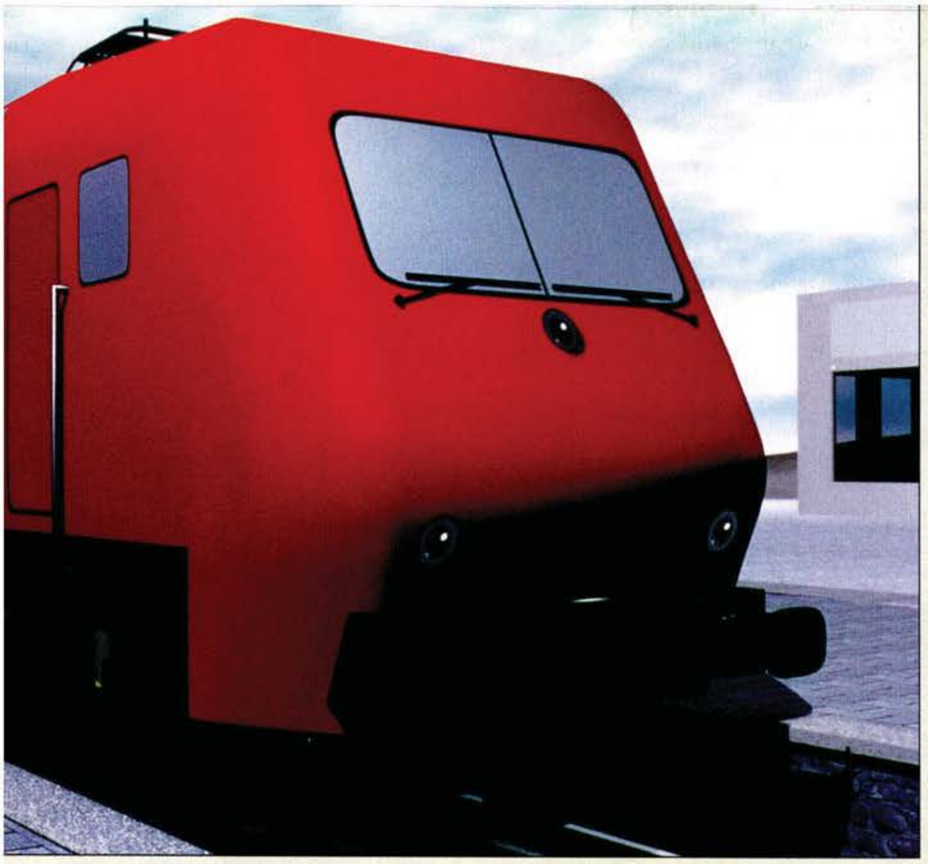


Dr. Peter Appun

● **ABB führte 1971 den ersten Drehstromantrieb ein. Warum kommt diese Technik erst jetzt richtig in Fahrt?**
Appun: Die von uns eingeführte Drehstromantriebstechnik war ein großer Technologiesprung. Eine wirtschaftliche Konstruktion von Drehstromloks war aber erst mit der Weiterentwicklung der Thyristortechnik, insbesondere der GTO-Thyristoren, sowie dem Einsatz von Mikrorechnern für Steuerungs- und Diagnose-Funktionen möglich. Dann aber kam diese Technik rasch in Fahrt.

● **Halten Sie die Lokfamilie 12X von AEG für Ihre stärkste Konkurrenz?**
Appun: Wir nehmen jeden Wettbewerber ernst, auch wenn er, wie AEG, bisher nur minimale Erfahrung mit Drehstromantriebstechnik in Loks besitzt. Es wäre ein Fehler, würden wir uns auf unserem Know-how-Vorsprung ausruhen. Die Vergangenheit hat gezeigt, daß ein technologischer Vorsprung immer schneller einzuholen ist. Was wir anderen aber in jedem Falle voraus haben, sind die 500 000 Kilometer Betriebserfahrung mit den beiden Erprobungsträgern 120 004/5 im DB-Netz sowie die Erfahrungen mit mehr als 1 600 Drehstromlokomotiven.

● **Wie soll Ihrer Ansicht nach bei der Deutschen Bahn der Lokpark der Zukunft aussehen?**
Appun: Die DB AG hat entschieden, im Personenverkehr bei Neubeschaffungen auf Triebwagen-Konzepte zu setzen. Das bedeutet: Auf lange Sicht werden für den Personenverkehr kaum noch neue Lokomotiven beschafft werden. Jetzt allerdings sind noch neue Loks notwendig. Im Güterverkehr haben Lokomotiven ihre volle Daseinsberechtigung, solange Alternativen wie selbstfahrende Güterzüge nicht realisierbar sind. In Deutschland, und im Ausland ohnehin, wird es also auch zukünftig Lokomotiv-Neubeschaffungen geben.



Neue Lokomotive in bekanntem Design: Die am 15. September von ABB vorgestellte Eco2000 erinnert an die 120 der DB.

Wo früher eine Unzahl von Schaltern und Anzeigeinstrumenten auf den Lokführer wartete, herrscht heute Ordnung.



terzuglok I mit Endführerständen und eine 4,4-MW-Güterzuglok II mit Mittelführerstand bauen, beide für 140 km/h geeignet.

Die Zeit sechsachsiger Lokomotiven ist nach Ansicht von ABB endgültig vorbei. Mit 76 bis 86 Tonnen Masse sind die Eco2000-Typen in Relation zur Leistung leicht. Als besonders oberbauschonend stufte Dr. Appun bei der Vorstellung des neuen Loktyps die vom ICE-Triebkopf abgeleiteten Drehgestelle ein.

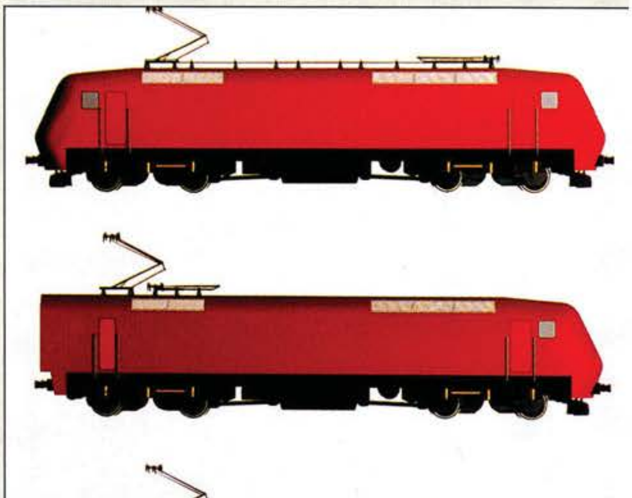
Die neue Konstruktion erhält einen integrierten Gesamtantrieb. Pro Radsatz können laut ABB bis zu 1600 kW Leistung installiert werden. Der Antrieb ist so kompakt aufgebaut, daß sogar noch Raum für Scheibenbremsen bleibt. Weniger Verschleißteile und längere Lebensdauer - das soll die neuen Antriebe auszeichnen.

Speziell für die neue Bauart entwickelte ABB neue GTO-Stromrichter und Trafos. Diese erstmals in die 120 004 eingebauten Aggregate werden mit biologisch abbaubarem Ester gekühlt. In den Lokomotiven ersetzen Datenbusse die einzelnen Steuerleitungen, um den Aufwand für die Verkabelung zu mindern. Beim Bremsen speist die Eco2000 Strom in die Fahrleitung zurück. Wasserlösliche Lacke für den Anstrich und niedrigere Lüftergeräusche werden von ABB als weitere umweltentlastende Neuheiten eingestuft. Ausgemusterte Maschinen will der Hersteller zurücknehmen und recyclen.

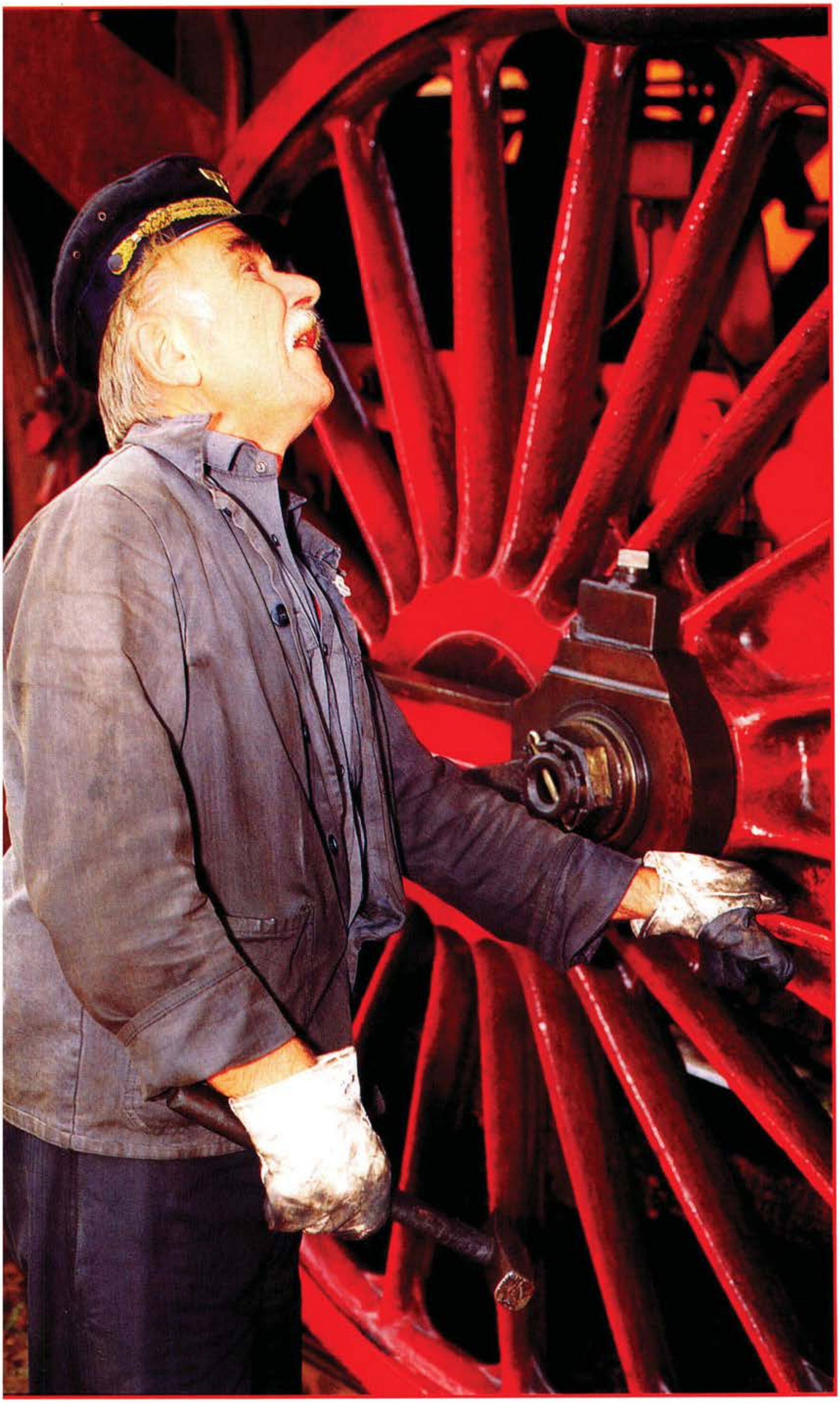
Die Designstudie des Herstellers zeigt, daß die Fahrzeuge mit Endführerständen und der Triebkopf äußerlich an die bekannte Baureihe 120 angelehnt sein werden. Bei der Güterzuglok II stand offenbar die 1063 der Österreichischen Bundesbahnen Pate.

ABB wird das Eco-Konzept erstmals in 20 Mehrsystem-Maschinen E 412 der italienischen Staatsbahn realisieren, die ab 1996 geliefert werden. Die Deutsche Bahn AG will bald entscheiden, mit welchen Lokomotiven sie ihre Baureihen 103 und 150 ersetzen wird. Es geht um die Lieferung von 420 Lokomotiven in einem Gesamtwert von zwei Milliarden Mark. ABB tritt gegen die Konkurrenz von fünf Herstellern an, rechnet sich aber wegen der langen Erfahrung im Bau von Lokomotiven mit Drehstromtechnik und wegen der neuen Ideen, die in der Eco2000 stecken, gute Chancen aus.

Andreas Räntzsch



Die Lokfamilie Eco2000: Universallok für 220 km/h, Triebkopf für 220 km/h, Güterzuglok I mit 6 MW und Güterzuglok II mit 4,4 MW Leistung.



Meister Muff und sein Dampfroß. Der Hammer ist das wichtigste Werkzeug jedes Lokführers, der sämtliche Schwachstellen seiner Maschine kennt.

Die wilden Tiere sind schwarz und zischen, wenn man sie unter Dampf setzt. Sie besitzen eigenartige Namen: 01 137 oder 03 001, 62 015 oder 89 6009. Die Dompteure haben eine Befähigung zum Führen einer Dampflokomotive und heißen Hansjürgen Guder, Rolf Pilz sowie Lothar Walter. Nicht erst seit der Wende lösen sie bei allen Leuten eine ungeheure Begeisterung aus. Kürzlich überreichte ein Dampflokfan diesem Trio speziell gedruckte Visitenkarten mit der Aufschrift „Hansjürgen Guders Zirkustruppe".

Als am 24. September 1977 die Dresdener 01 2207 letztmalig D 277 „Meridian" beförderte, ging eine faszinierende Ära zu Ende. Jahrzehntelang hatten Dampfrösser verschiedener Baureihen Höchstleistungen zwischen Berlin und Dresden erbracht. In den siebziger Jahren wurde diese Strecke zum Mekka für Eisenbahnfreunde aus aller Welt. Hier erreichten Altbau-01 Reisegeschwindigkeiten von über 90 km/h. Damit war zum Winterfahrplanwechsel 1977/78 Schluß.

Schon einige Jahre zuvor hatte die Deutsche Reichsbahn entschieden, einige Traditionsloks in Dresden zu stationieren. Daher verschwanden Ende 1977

Im Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt ist ein Zirkus zu Hause. Die drei Dompteure machen mit ihren fauchenden Tieren auch außerhalb Sachsens Furore.

Manege frei

die Dampfrösser nicht völlig aus dem Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt. Lokführer Hansjürgen Guder, der an jenem denkwürdigen 24. September 1977 den letzten Dampfzug auf der Rennstrecke nach Berlin gefahren hatte, blieb den Dampfrössern treu. Trotz Ausbildung für moderne Elloks engagierte er sich für den Traditionsbetrieb.

Heute stehen in Dresden neun Lokomotivführer für die vier betriebsfähigen Museumsloks 01 137, 03 001, 62 015 und 89 6009 zur Verfügung. Die meiste Erfahrung, ein unwahrscheinliches Können und natürlich auch ein unerschöpfliches Lokführerlatein bringen die alten Hasen Guder, Pilz und Walter mit.

Lothar Walter, Jahrgang 1936, ist ein waschechter Dresdener. Die Schulbank hat er mit seinem jetzigen Kollegen und Freund Rolf Pilz gedrückt. Sein aus der Schulzeit stammender Spitzname „Muff" hielt sich bis heute. Schon als kleiner Steppke wollte Lothar Lokführer werden. Als liebste Sonntagsbeschäftigung wurde der Mutter ein Aufenthalt auf der Straßenbrücke abgetrotzt, die direkt am Altstädter Bahnbetriebswerk die Bahnanlagen überspannt.

Am 1. September 1950 begann er eine Lehre als Lokschlosser. 1954 folgte der Heizerdienst, vor allem im Rangierbetrieb auf einem kleinen Dreikuppler. 1959 erhielt „Muff" sein Lokführerdiplom; sein erstes Einsatzgebiet war die „Kreuzspinne", die Reihe 98.0, auf der bekannten Windbergbahn.

Bis 1970 lernte „Muff" viele Schnellzugloks kennen. 03 001 gehörte ebenso dazu wie die 39.0 (P 10). Besonders zufrieden war man in Dresden mit der sächsischen Pazifik der Reihe 18.0. 1970 folgte der Wechsel auf die Ellok. Erst 1989 stieß „Muff" beim Riesaer Jubiläum wieder zum Dampfbetrieb und zur Traditionslok-Gruppe. Seither will er von den modernen Blechkisten nichts mehr wissen.

Wenn „Muff" seine Geschichten von Kollegen erzählt, hören die Zuhörer stundenlang fasziniert zu. Da ist von „Texas" die Rede, einem jungen Lokführer, der seine Loks wie wilde Pferde ritt und sie bis zum Äußersten forderte. „Lieber Gott" hieß ein Lokführer-Kollege, der immer alles besser wußte. Die ihm zugeteilten Heizer erhielten allesamt den Namen „Luzifer", die entsprechende Planlok nannte man die „Himmelsziege".



62 015 und 01 137 donnern mit einem fiktiven Interzonenzug aus Eisenach in Richtung Gerstungen. Die Aufnahme entstand bei den Dreharbeiten zum Videofilm „62 015 – Die kleine 01".



Lothar Walter alias „Muff" auf dem Führerstand von 19 017, die dem Verkehrsmuseum Dresden gehört. Sein Traum: Den „Sachsenstolz" nochmal unter Dampf zu erleben.

Rolf Pilz liebt seinen Beruf. Ein Dampfroß ist wie ein Mensch: Gute Pflege dankt es im Gegensatz zu modernen Diesel- und Elektrolokomotiven mit einer lebenslangen Freundschaft.





Seit Jahren eng befreundet: Die Dresdener Dompteure und Wolfgang Schumacher, Chefredakteur des MODELLEISENBAHNER (2.v.l.)



Anstrengender und rußiger Arbeitsalltag mit der Dampflokomotive: Am Ende eines Dienstes steht das Ausschlacken des Rostes.

Hansjürgen Guder, der Dresdener „Chefdompteur", im Führerstand der Schnellzuglok 03 001; hier ist er Herr über 2000 Pferdestärken.



Wo immer die Dresdner Zirkustruppe auftaucht, ist für viel Spaß und echte Dampfeisenbahnatmosphäre gesorgt.

Lokführer „Druckplatten-Willi" hatte die Angewohnheit, seine 52 mit Wasser in den Zylindern zu fahren. Die als Druckplatten angebauten Sicherheitsventile platzten regelmäßig. Außerdem gab es noch den „Latschenbach", der immer krumm durch's Gelände tippelte, oder den Kollegen mit dem Nachnamen Dietrich, den alle nur „Marlene" nannten.

Rolf Pilz, Jahrgang 1938, begann seine Laufbahn bei der Reichsbahn erst im Jahr 1955. Sein Heimat-Bw war Dresden-Friedrichstadt, wo nur Güterzugloks eingesetzt wurden. Am 8. Mai 1965 erhielt er nach zehn harten Heizerjahren sein Lokführerdiplom, das vor allem auf der preußischen G 12 in die Praxis umgesetzt wurde. Daneben absolvierte er seinen Dienst auf der sächsischen 94.20, der 58.30 und natürlich auf der Baureihe 50.

Bei den Altstädter Kollegen, die nur Schnellzugloks fuhren, genossen die Friedrichstädter „Lorenheinis" wenig Ansehen, obwohl ihr Dienst wegen der schlechten Kohle und häufiger Überlast keineswegs einfacher zu meistern war. Seit den siebziger Jahren bereitete Rolf Pilz die Beförderung von „Loren", oder besser gesagt von Güterwagen, nicht mehr so viel Probleme: Er erhielt eine Ausbildung zum Ellokführer.

Seit 1977 mischt Pilz bei der Dresdener Traditionsgruppe mit. Seine Stammlok ist die elegante 62 015, die zu Unrecht etwas im Schatten der großen 01 und 03 steht. Wenn er mit der 62 und „Muff" auftaucht, ist für viel Spaß und echte Dampfeisenbahn-Atmosphäre gesorgt. Bei den Dreharbeiten zu den Videofilmen über 62 015, 03 001 oder Gex 2909 dauerten die Nächte im gemütlichen Begleitwagen oft bis in den Morgen.

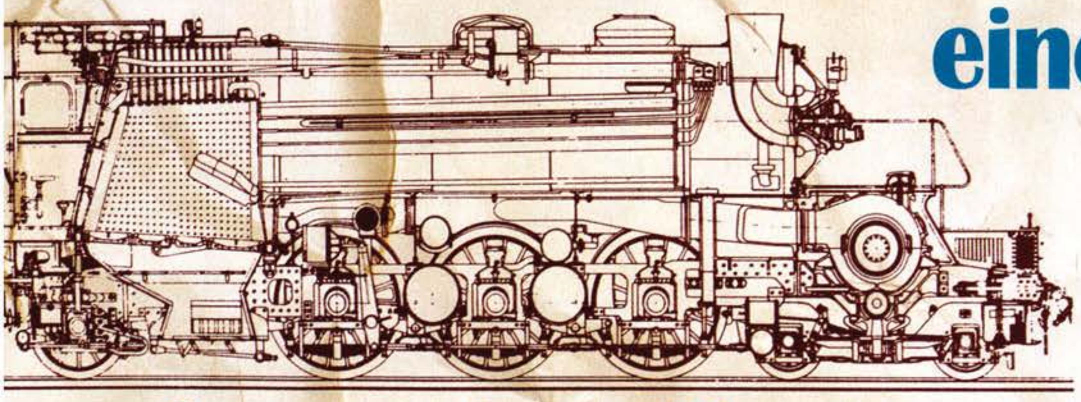
Hansjürgen Guder, der Dritte im Bunde, wurde 1942 an der Schmalspurbahn Hainsberg - Kipsdorf geboren. Die ins Erzgebirge hinaufstampfenden Dampflokomotiven faszinierten ihn schon als Kind. Am 1. April 1957 begann er die Lehre als Lokschlosser beim Bw Dresden-Altstadt. Ab November 1960 mußte Guder als Heizer Kohle schaufeln, zunächst auf einer „Kreuzspinne", später dann auf der P 8 38 1113. Sein Lokführerdiplom erhielt Guder am 20. Dezember 1963 um 15.05 Uhr in der Lokfahrschule Weißenfels. Erste Einsätze auf der „rechten Seite" meisterte er im Rangierdienst mit Heizer „Latschenbach" auf 91 456.

Im September 1964 kam Guder in den Streckendienst. Zittau, Görlitz, Bad Schandau und Leipzig steuerte er mit den Baureihen 01, 03, 22, 23.10, 38.10 und 65.10 an. Seine Vorliebe galt aber dem Dienst mit der schnellen 01 nach Berlin. Schon in den siebziger Jahren war Lokführer Guder bei vielen Eisenbahnfreunden für seine rasante Fahrweise bekannt. Wenn er heutzutage mit seiner 03 vor einem Schnellzug freie Fahrt hat, glüht die Esse.

19 Eisenbahner pflegen heute die Dresdener Dampflok-Schätze. Sie sind stolz darauf, daß sie im In- und Ausland beliebt und bekannt sind. Ihre blitzblanken schwarzen Ungetüme und ihr sympathisches Auftreten haben der Bahn AG viele Pluspunkte eingebracht. Ein solcher Imagegewinn läßt sich nicht in Mark und Pfennig aufrechnen. Alle Insider sind sich einig, daß die Deutsche Bahn AG, die Stadt Dresden und das Land Sachsen gut beraten sind, wenn sie dieses Potential nutzen und mithelfen, daß dem Dresdener Dampflokzirkus nicht das Feuer im Kessel ausgehen wird.

Wolfgang Schumacher

Machen Sie sich eine Freude –



wir machen Ihnen ein Geschenk



Wenn Sie jetzt den MODELLEISENBAHNER abonnieren, machen wir Ihnen als unserem neuen Stammleser ein Begrüßungsgeschenk:

Das berühmte „Lexikon Erfinder und Erfindungen Eisenbahn" von Erich und Reiner Preuß. Es ist ein unveränderter, ca. 384 Seiten umfassender Nachdruck des seit langem vergriffenen Lexikons. Exklusiv für Sie als Neu-Abonnent!

Mit einem Abonnement machen Sie sich zwölfmal im Jahr eine Freude.

- **Jeden Monat kommt das Heft pünktlich und druckfrisch in Ihren Briefkasten. Ohne Zusatzkosten! Das Porto übernimmt der Verlag.**
- **Das Heft ist nie vergriffen. Sie verpassen keine aktuelle Information, selbst im Urlaub nicht. Und besitzen immer eine vollständige Sammlung aller Hefte.**
- **Die Tests und Bautips bieten wertvolle Kaufberatung, die Geld spart.**
- **Sie finden als erster die Schnäppchen im Anzeigen-Teil.**

Das Jahres-Abonnement kostet z. Zt. 48 DM. Im Heft liegt eine vorbereitete Bestellkarte. Oder Sie benutzen den Coupon unten.

Bestellkarte heute noch abschicken. Wenn Sie „Bankeinzug" ankreuzen, wird Ihr Lexikon umgehend abgeschickt – sonst nach Begleichung der Rechnung. Oder schicken Sie den ausgefüllten Coupon per Post oder Fax an:
MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag
Postfach 10 37 43, D-70032 Stuttgart
Fax (0711) 23 60 415

Garantie: Ihren Auftrag können Sie innerhalb von 10 Tagen nach Eingang des Coupons schriftlich beim Pietsch + Scholten Verlag, Postfach 10 37 43, D-70032 Stuttgart, rückgängig machen. Dazu genügt die rechtzeitige Absendung Ihres Widerrufs. Die 2. Unterschrift dient als Bestätigung, daß Sie Ihr Widerrufs-Recht zur Kenntnis genommen haben. Das Abonnement verlängert sich nur dann automatisch um ein Jahr, wenn es nicht sechs Wochen vor Ablauf gekündigt wird.



Ich möchte den MODELLEISENBAHNER abonnieren

Bitte schicken Sie mir den MODELLEISENBAHNER ab der nächsterreichbaren Ausgabe für zunächst ein Jahr. Ich erhalte den MODELLEISENBAHNER dann zum Jahrespreis von z. Z. 48,- DM (Auslandspreise siehe Impressum). Im Preis sind alle Versandkosten enthalten, die der MODELLEISENBAHNER-Leserservice übernimmt.

Datum, Unterschrift

Widerrufs-Garantie: Der neue Abonnent kann seine Bestellung innerhalb 10 Tagen beim MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag, Postfach 10 37 43, D-70032 Stuttgart, schriftlich widerrufen. Rechtzeitige Absendung (Poststempel) des Widerrufs genügt. Mit seiner 2. Unterschrift nimmt er dieses Widerrufsrecht zur Kenntnis. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Kündigung des Abonnements.

Meine Konto-Nr. Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)

Bankinstitut

☐ Gegen Jahresrechnung. Bitte keine Vorauszahlung! Rechnung abwarten.

011/94


01 2114-5



Solche Begegnungen ergaben sich nur wenige Monate lang: Der Sonneberger Bulle 95 0045 (links) wartet neben der großrädrigen 01 2114 auf Ausfahrt.



Die Großohrigen kommen

Im Frühjahr 1980 verdrängt 01 2114 mit einigen Schwestern die Saalfelder 01.5 aus den Dienstplänen. Die bullige Altbau-01 wird zum LokoMotiv für Dampflokfreunde aus aller Welt.

Dampflokhochburg Saalfeld im Frühjahr 1980: Die großohrige 01 2114 stampft mit E 802 aus dem Bahnhof in Richtung Unterwellenborn.

Heute kaum wiederzuerkennen, Anfang der achtziger Jahre ein Alltagsbild: Der Eilzug aus Gera passiert abgestellte Öl-Loks sowie die Ausfahrsignale am nördlichen Bahnhofskopf.





Die 01 läuft vor E 805 Leipzig – Saalfeld, der nur die 2. Klasse führt, um 17.45 Uhr in den Bahnhof Weida ein. Nur wenige Wochen vor diesem Apriltag 1980 hat der 186 Tonnen schwere und 130 Kilometer schnelle Koloss im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Meiningen eine letzte L6-Hauptuntersuchung erhalten. Entsprechend gepflegt wirkt das Äußere der stolzen Schnellzug-Dampflokomotive.

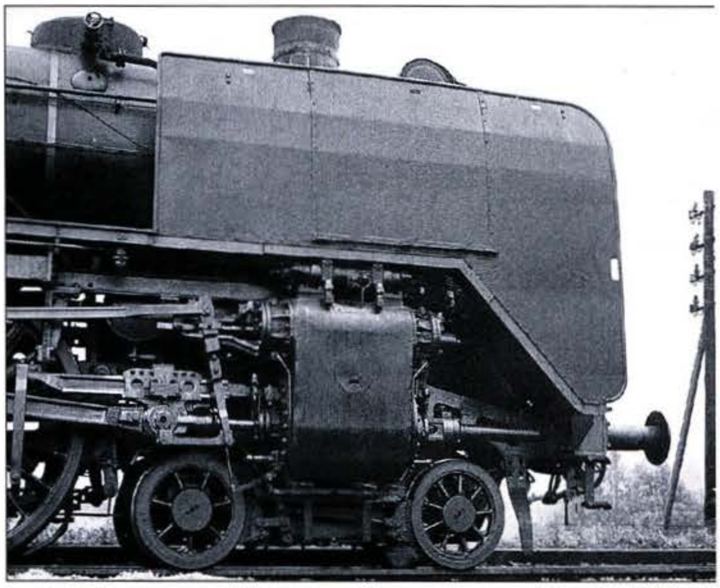




Der angekündigte Traktionswandel hat im April 1980 erste Vorboten zum Bw Saalfeld geschickt: Die rumänischen „U-Boote" der Reihe 119 sollen trotz vieler Kinderkrankheiten so schnell wie möglich den Dampfbetrieb rund um Saalfeld beenden. Auf der Ausmusterungsliste stehen neben den 01.0 und 01.5 die Baureihen 44 und 95.

Fotos: Joachim Schmidt





Die Eleganz der großen Wagner-Windleitbleche kann auch heute noch bewundert werden: 03 001, die kleinere Schwester der 1985 verschrotteten 01 2114, gehört zum betriebsfähigen Museumslok-Park der DB AG und ist im Bahnbetriebswerk Dresden stationiert.

Mit geöffneten Zylinderhähnen beschleunigt die über 2000 PS starke 01 vor E 805 aus dem Bahnhof Neustadt. Im Jahre 1980 hat sie 46 Jahre Betrieb auf dem Buckel und über 1 Million Kilometer zurückgelegt. Neben 01 2114 sorgen 01 2118, 2137 und 2204 für die Gala der Großohren.



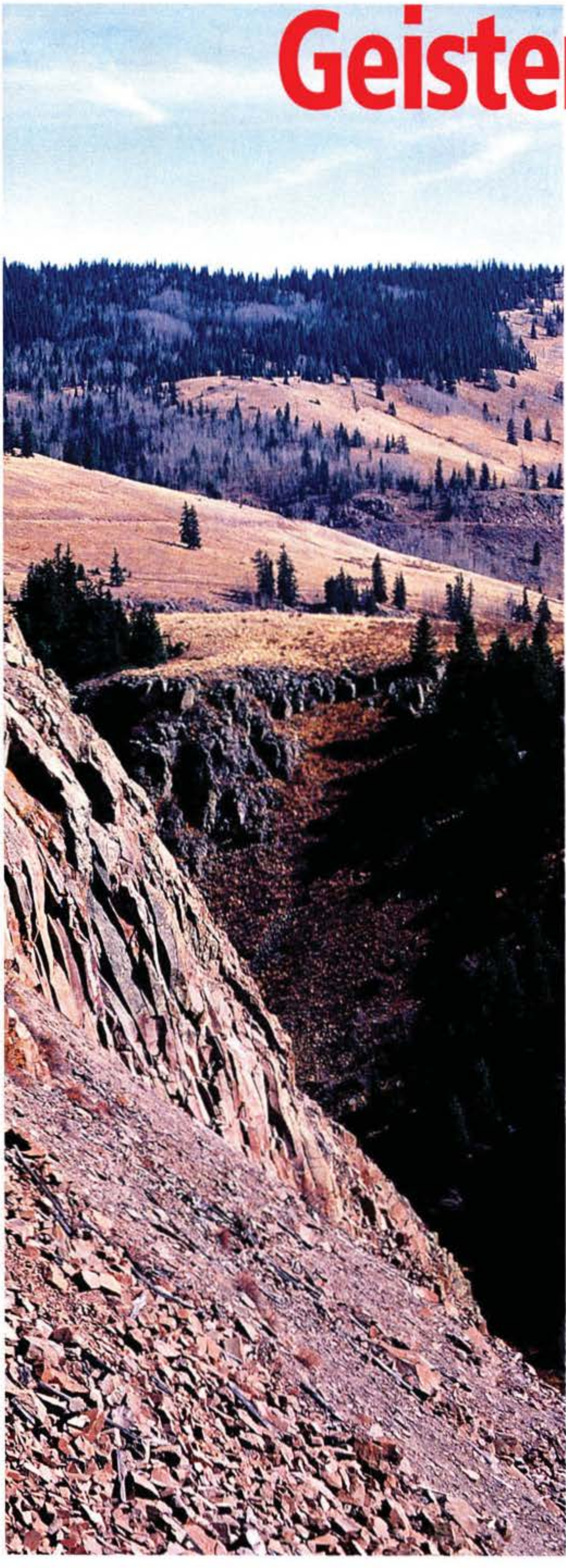
Der Lebenslauf: 01 114/01 2114-5

Hersteller: BMAG, Berlin; Fabrik-Nr.: 10312; Bj.: 1934; Preis: 208 565.- RM.

Offenburg:	22.12.34-20.10.44
Erfurt P:	23.10.44-10.12.48
Kol. 1 Frankfurt/O:	11.12.48-16.02.55
Magdeburg Hbf:	17.02.55-29.06.60
Rostock:	24.08.60-13.07.61
Magdeburg:	18.07.61-17.09.61
Bln Ostbahnhof:	18.09.61-28.10.66
Dresden:	04.01.67-12.04.70
Berlin:	16.05.70-04.02.74
z: 05.02.74; +: 08.08.74	
Bln Ostbahnhof:	21.05.75-09.01.78
Güsten:	09.01.78-05.09.78
Halberstadt:	05.09.78-14.09.79
Magdeburg:	15.09.79-02.03.80
Saalfeld:	10.04.80-15.08.81
Heizlok Vacha:	16.08.81-09.06.83
z: 10.04.84; +: 11.06.85; ++: 06.85	

Das stolze Gesicht von 01 2114 auf der Drehscheibe in Camburg. Leider kam die Lok 1985 unter den Schneidbrenner. Ihr Treibradsatz ermöglichte allerdings die Wiederinbetriebnahme von 01 509. Die übrigen Saalfelder Großohrigen überlebten : 01 2118 und 2137 als betriebsfähige Museumsloks, 01 2204 im Dampflokmuseum Hermeskeil.


497
Rio Grande



Geisterstunde am Cumbres-Paß

Der US-Staat Colorado wird von den Rocky Mountains beherrscht. Für die Pioniere der Bahn bedeuteten diese ungeheuren Berge eine gewaltige Herausforderung an ihr Können.

Man schreibt das Jahr 1870. In Denver, der Hauptstadt des nordamerikanischen Bundesstaates Colorado, wird eine neue Eisenbahngesellschaft gegründet: die Denver & Rio Grande Railroad.

Ihr Präsident, der Ex-General Palmer, plant ein ehrgeiziges Projekt: Er will Denver mit der Stadt Salt Lake City in Utah und anschließend über Santa Fé mit El Paso in New Mexico verbinden. Eine Strecke in die San Juan-Berge an der Grenze zwischen Colorado und New Mexico gehört ebenfalls zu den abenteuerlichen Projekten des ehemaligen Generals.

In dieser Epoche werden in Amerika Eisenbahnstrecken geradezu im Akkord gebaut. Das riesige und wirtschaftlich explodierende Land verlangt nach schnellen Verbindungen. Die Eisenbahn ist komfortabler und braucht vor allem viel weniger Zeit als die holprige Postkutsche.

Die Finanzierung von Palmers Plänen ist nicht schwierig – die durchweg privatwirtschaftlich organisierten Bahngesell-

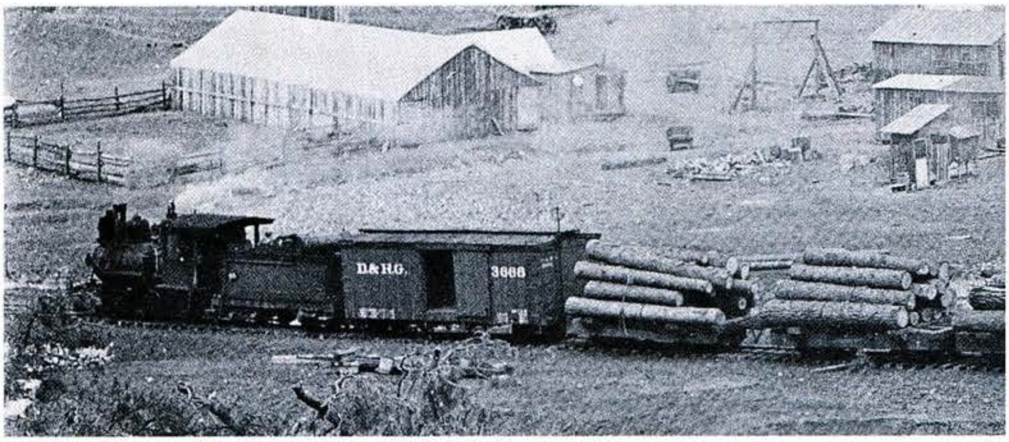


Neubau-Personenwagen, den alten Originalen nachempfunden, werden im Saisonverkehr der Cumbres & Toltec Scenic Railroad eingesetzt. Umgebaute Güterwagen ergänzen den Fahrzeugpark.

Abenteuer Eisenbahn in den Rocky Mountains: Lok 497, eine Baldwin von 1930, nähert sich der Toltec-Schlucht.



Ein Baudenkmal besonderer Art: die Bekohlungsanlage in Chama. Die Größe zeugt vom einstigen Hochbetrieb bei der Denver & Rio Grande.



Reiche Holzvorräte sorgten jahrzehntelang für ein hohes Frachtaufkommen. Einzelne Lumber-Companies unterhielten sogar eigene Werkbahnen.



Mit den Indianern an der San Juan-Linie hatte die Bahn wenig Probleme. Am 24. Mai 1925 ließ sich eine Stammesabordnung vom Bahnfotografen porträtieren.

schaften werfen allesamt satte Gewinne ab und vergolden ihren Inhabern in kurzer Zeit das Bankkonto. Nur die extrem schwierigen geographischen Verhältnisse in den wilden Rocky Mountains lassen die Kostenvoranschläge in astronomische Höhen schießen.

Palmer sucht nach billigeren Alternativen und entscheidet sich, um seine Pläne nicht zu gefährden, schließlich für eine kleinere Spurweite. Schmalspurstrecken mit einem Gleisabstand von 3 Fuß oder 914 mm sollen die Baukosten deutlich senken. Die Ingenieure nutzen bei der Bezwingung zahlreicher über 3000 Meter hoher Pässe den Vorteil, daß die Kurvenradien bei schmaler Spur erheblich kleiner ausfallen können als bei der Normalspur von 1435 mm.

Bereits im Jahr 1871 beginnt die Denver & Rio Grande mit dem Bau der ersten Strecke in südlicher Richtung. In den Folgejahren wächst das Netz kontinuierlich. Vor allem Bodenschätze wie Erze und Kohle sowie reiche Holzvorkommen können mit Hilfe von Palmers neuen Bahnstrecken mit sehr niedrigen Kosten erschlossen werden. Die geringeren Geschwindigkeiten und, im Vergleich zur Normalspur, deutlich reduzierten Zuglasten spielen in dieser Pionierzeit noch kaum eine Rolle. Der Reichtum des Landes wächst und wächst.

1878 unterliegt die Denver & Rio Grande in einem Streit mit der konkurrierenden US-Eisenbahngesellschaft Union Pacific Railroad, die bestimmte Relationen für sich beansprucht. Als Konsequenz darf Palmer nicht weiter in Richtung Süden bauen. Er favorisiert daraufhin die südwestliche Linie in die San Juan-Berge.

1880 erreicht die Denver & Rio Grande von Alamosa her Antonito. Der anschließende, sehr schwierige Streckenabschnitt über den Cumbres-Paß bis Chama in New Mexico wird im selben Jahr fertiggestellt.

Bereits ein Jahr später erreicht die Eisenbahn das Städtchen Durango, im Jahr 1882 das Bergbaunest Silverton. Die San Juan-Linie ist fertiggestellt, der San Juan-Expreß verbindet eine wichtige Bergbauregion mit der Großstadt Denver. Die Streckenorte erleben eine stürmische Entwicklung. Durango, das erst mit der Denver & Rio Grande gegründet wurde, verfügt schon 1891 über eine elektrische Straßenbahn.

Schon kurz vor der Jahrhundertwende müssen die Bosse der Denver & Rio Grande feststellen, daß die Wahl der billigeren Schmalspur bei vielen stark frequentierten Strecken





Wie in alten Zeiten: Ein langer Güterzug stampft im Herbst 1993 anläßlich einer Fotofahrt am typischen Wasserturm vorbei aus dem Bahnhof Antonito.

falsch war. Bis in die dreißiger Jahre dieses Jahrhunderts werden zahlreiche Abschnitte auf Normalspur umgenagelt, erste unrentable Strecken stillgelegt.

Bereits in den fünfziger Jahren ist von Palmers Schmalspurherrlichkeit in den Rocky Mountains nicht mehr viel zu finden. Auch der legendäre San Juan-Expreß ist schon eingestellt worden. Anfang der Sechziger betreibt die Palmer-Gesellschaft in schmaler Spur nur noch die Strecke Antonito - Chama - Durango - Silverton/ Farmington. Da sich die Entwicklung von speziellen Schmalspur-Dieselloks nicht lohnte, bleibt es beim teuren Dampfbetrieb.

Ab etwa 1965 will das Unter-

Um 12 Uhr mittags wird nicht mehr scharf geschossen

nehmen, das sein Geld längst mit einem großen, profitablen Normalspurstreckennetz verdient, das lästige Schmalspur-Anhängsel aus dem vorigen Jahrhundert loswerden. 1968 fährt dann der letzte planmäßige Güterzug. Bis auf den Abschnitt Durango - Silverton, auf dem schon seit Jahren ein gewinnbringender Touristikbahnbetrieb lief, sollten die 914 mm-Gleise restlos verschwinden.

Ohne Palmers Schmalspurbahnen hätte Colorado nie die heutige Bedeutung in den USA erlangt. Dieses Bewußtsein läßt bei den staatlichen Institutionen in Denver ein Projekt zur Erhaltung einer Teilstrecke entstehen. Rechtzeitig wird der spektakulärste, etwa 100 Kilometer lange Abschnitt über den Cumbres-Paß zwischen Chama und Antonito unter Denkmalschutz gestellt und somit vor der Spitzhacke der Streckenarbeiter bewahrt.

Im Gegensatz zur Strecke Durango - Silverton, deren Anlagen und Betriebsmittel den Bedürfnissen eines reinen, auf Profit angelegten Touristik-Betriebs angepaßt sind, darf zwischen Chama und Antonito nichts ohne Genehmigung der Denkmalschutzbehörde verändert werden. In Chama bleiben so das Lokdepot und alle Behandlungsanlagen erhalten, am anderen Endpunkt in Antonito wird ein stilechter Bahnhof mit einer neuen Schleife gebaut.

Anfang der siebziger Jahre kann unter der Regie einer privaten Betreibergesellschaft das lebendige Museum eröffnet werden. Neben der Erhaltung von Anlagen und Fahrzeugen ist die Führung von Dampfzügen über den Cumbres-Paß ein wichtiger Bestandteil des Gesamtkonzepts. Während diverse Dampfloktypen aus verschiedenen Beschaffungszeiträumen von der Denver & Rio Grande übernommen werden können, sieht es bei Personenwagen schlecht aus.

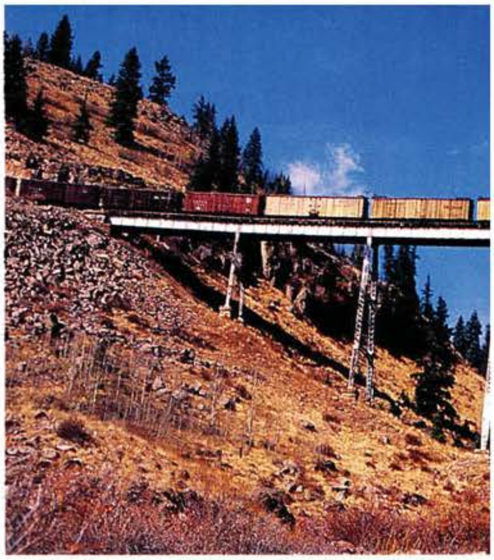
Der letzte Personenzug war in den fünfziger Jahren gefahren, die restlichen Personenwagen behält die Gesellschaft für den florierenden Touristikbetrieb zwischen Durango und Silverton. Die Cumbres & Toltec Scenic Railroad, wie sich die neue Betreibergesellschaft der Museumsstrecke nennt, behilft sich zunächst mit umgebauten Güterwagen, die für die Personenbeförderung umgerüstet werden.

Zu Unrecht steht die Cumbres-Linie immer im Schatten der bekannteren Durango & Silverton Railroad. Wer alte amerikanische Eisenbahn-Romantik und das Flair des Wilden Westens wirklich erleben will, sollte unbedingt eine nostalgische Reise von Chama nach Antonito unternehmen. Die Zeiten der umgebauten Güterwagen sind übrigens vorbei. Im Stil der Ursprungsfahrzeuge nachgebaute Personenwagen

Einmal Chama und zurück

Das verschlafene Nest Chama in New Mexico wird ein USA-Tourist nur in wenigen Reiseführern finden. Die Anreise zur Geisterstunde am Cumbres-Paß gestaltet sich aber relativ einfach. Denver verfügt über einen der größten Flughäfen in den USA, fast alle US-Fluggesellschaften fliegen den Airport an, und von Deutschland aus werden günstige Tickets angeboten.

Vor Ort sollte man sich einen Mietwagen nehmen. Bei Vorlage einer Kreditkarte oder bei Vorausbuchung in Deutschland wird keine Kaution verlangt. Die etwa fünfstündige Autofahrt nach Chama führt durch atemberaubende Landschaften. Etwas näher ist es von den Regionalflughäfen Alamosa und Durango. In Chama kann es während der Saison schwierig sein, eine Unterkunft zu bekommen. Es gibt nur wenige Motels. Ein Geheimtip: Mieten Sie bei der Familie Milligan ein reizvoll gelegenes, preiswertes Ferienhaus. Die Adresse: Ray Milligan, Route 1, USA-Chama, NM 87520, Telefon 001/505/7562630. Fahrplanauskünfte und Platzkarten für die Bahn erhält man von der Cumbres & Toltec Scenic Railroad, P.O. Box 789, USA-Chama, NM 87520, Tel. 001/505/7562151.





Lokparade in Chama im Jahr 1993: Sechs Original-Dampfloks gehören zum Betriebspark. Bermerkenswert sind die beiden mächtigen Schneeräumer.

bieten inzwischen einen akzeptablen Komfort.

Betriebsmittelpunkt der Cumbres & Toltec Scenic Railroad ist Chama, ein verschlafenes kleines Nest an der Grenze zwischen Colorado und New Mexico. Betrachtet man alte Fotografien, so scheint sich in den letzten Jahrzehnten nicht viel geändert zu haben. Die Bahnanlagen haben die Zeiten ebenso unbeschadet überstanden wie der am Bahngelände liegende Saloon. Um 12 Uhr mittags wird allerdings selbst hier nicht mehr scharf geschossen.

Auf dem vergleichsweise riesigen Bahnareal sind zahlreiche historisch wertvolle Fahrzeuge in allen möglichen Zerfallszuständen abgestellt. Viele tragen noch die Beschriftung des früheren Eigentümers. Für spezielle Fotofahrten, die in regelmäßigen Abständen von amerikanischen Eisenbahnfreunden arrangiert werden, holen die Bahnbetreiber die zum Teil achtlos abgestellten Wagen aus

Im Schrittempo kämpft sie sich den Berg hoch

ihrem viele Jahre dauernden Dornröschenschlaf.

Mit den vorhanden betriebsfähigen Dampfrössern, die bei solchen Anlässen die alte Beschriftung von Denver & Rio Grande tragen, wird an die Zeit erinnert, als lange Güterzüge mit drei Lokomotiven den gewaltigen Cumbres-Paß bezwangen. Solche imponierenden Dreifachbespannungen waren auf der San Juan-Linie nicht selten. Meist dampften zwei Loks an der Spitze. Die dritte reihte man in der Mitte des Zuges ein, oder sie fungierte als Schublok. Ein solches Spektakel gehört zu den abenteuerlichsten Schienen-Erlebnissen, die Veranstalter rund um den Globus zu bieten haben. Aber auch eine Tagesfahrt mit dem Museums-Dampfzug von Chama nach Antonito rechtfertigt schon einen eigenen Urlaub und eine Anreise aus Europa - sie bietet ein einmaliges Erlebnis.

Mit lauten Auspuffschlägen setzt sich die Mikado-Dampflok in Chama in Bewegung. An zwei urtümlichen Dampfschneeschleudern vorbei dampft der Western-Expreß gemächlich aus dem Bahnhof.

Schon kurz hinter Chama beginnt der 40-Promille-Anstieg zum Cumbres-Paß. Teilweise im Schrittempo kämpft sich die im Jahr 1925 von der Lokfabrik Baldwin gebaute 1'D1'-Schlepptenderlok den Berg hinauf.

Im unteren Teil liegt der erste Höhepunkt der Reise: die mächtige Lobato-Brücke. Es folgen zahlreiche Schleifen und Kehren. Vor der Paßhöhe wird eine große Felsnase umrundet; die Erbauer haben hier die Bahntrasse einfach in den Fels gesprengt. Direkt neben dem Gleis gähnt ein furchterregender Abgrund - wer nicht schwindelfrei ist, sollte keinen Blick riskieren.

Oben auf dem 3052 Meter hohen Paß gönnt sich das Dampfroß eine Verschnaufpause, Wasser wird gefaßt. Es bleibt Zeit, die einstigen Schneeschutzanlagen zu besichtigen. Väterchen Frost hat seit Anbeginn mit ergiebigen Schneefällen der Bahn zu schaffen gemacht. Mit Schneeschleudern und reichlich Personal hat man es zu Zeiten des Planbetriebs geschafft, die Strecke auch im Winter offen zu halten. Mittlerweile beschränkt sich der Betrieb auf die Sommersaison.

Hinter dem Cumbres-Paß windet sich die Bahn auf einer Hochebene zur 2937 Meter hoch gelegenen Station Osier. Hier gab es einst eine große Viehverladungsanlage. Dann folgt der zweite spektakuläre Teil: An bizarren vulkanischen Felsformationen vorbei nähert sich der Zug der Phantom-Kurve und der furchterregenden



Die Bahn zur Toltec-Schlucht. Das heutige Signet orientiert sich an den Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke.

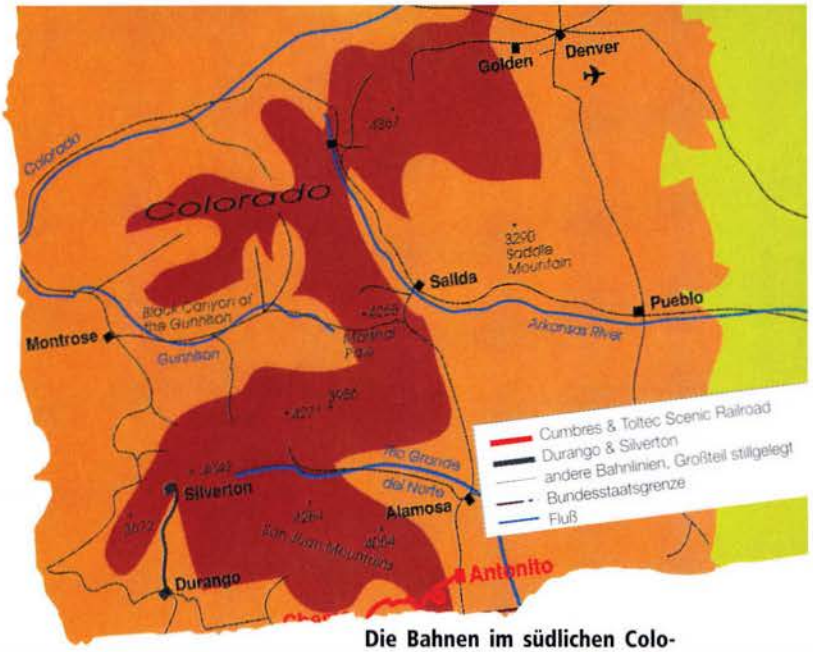


Rio Grande – ein elegant gestaltetes Logo für eine Bahngesellschaft, die in den USA großes Ansehen genoß.

Fotos: Joachim Schmidt (6), Wolfgang Schumacher (4)



Mehrere spektakuläre Brückenbauwerke führen die San Juan-Linie über tiefe Täler. Zwischen Osier und Cumbres liegt das Cascade-Viadukt in einsamer Umgebung.



Die Bahnen im südlichen Colorado mit der Cumbres & Toltec Scenic Railroad.

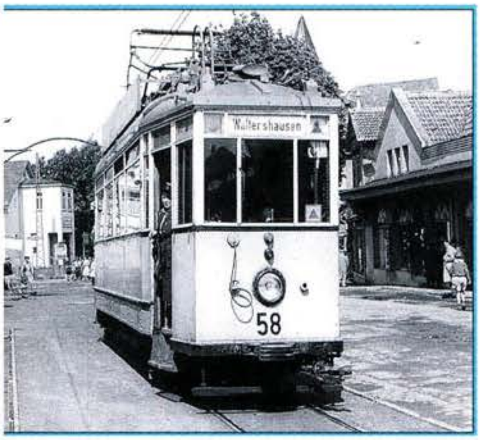
Toltec-Schlucht. Über diesen Abschnitt erzählen viele Legenden und Geschichten. Lokführer und Heizer berichteten besonders nach Nachtfahrten von Geistern und anderen merkwürdigen Erscheinungen, die den einsamen Rocky Mountain Expreß begleitet haben sollen. Heute kann man diesen Abschnitt von offenen Aussichtswagen aus genießen.

In Sublette gibt es einen kurzen Halt. Wie viele Bahnhöfe diente Sublette als reine Betriebsstation. Eine Ansiedlung gab es weit und breit nicht. Die ganze Strecke war für die Unterhaltung in verschiedene Sektionen eingerichtet. Jeder Abschnitt hatte einen eigenen Betriebsbahnhof mit Unterkünften für die Bahnarbeiter. Hinter Sublette passiert der Zug das Big Horn-Dreieck. Auf 2750 Meter Höhe hatten die Bahnbauer einen Wendepunkt für Schublokomotiven eingerichtet. Drehscheiben gab es zur damaligen Zeit nicht; Gleisdreiecke waren billiger. Der Abstieg von Sublette nach Antonito wird durch ein gutes Dutzend Hufeisenkurven geprägt, die mit ständig wechselnden Szenerien dieses Eisenbahn-Abenteuer noch abwechslungsreicher machen. Die letzten Kilometer führen dann durch eine eintönige, flache Steppenlandschaft. Antonito selbst bietet vor allem Staub und Wind; man hat den Eindruck, daß sich die Geister vom Cumbres-Paß eingenistet haben. Womöglich war es ihnen nach Abzug der Denver & Rio Grande Railroad rund um die Toltec-Schlucht zu einsam geworden.

Wolfgang Schumacher

Frisch geputzt dokumentieren sechs Wagen der Wald- und Straßenbahn 65 Jahre Fahrzeuggeschichte.





Wagen 58 aus dem Jahr 1929 ist am 15. Juni 1969 an der Endhaltestelle in Tabarz angekommen.

Gotha hatte schon immer ein besonderes Verhältnis zu seiner Straßenbahn. Immerhin feiert sie 1994 ihren 100. Geburtstag, und die Thüringerwaldbahn wird 65 Jahre alt.

Waldeslust



Am 5. September 1967 fuhr die Waldbahn wegen Umbauarbeiten in beiden Richtungen über den Neumarkt in Gotha.

Gotha, ehemals Haupt- und Residenzstadt im gleichnamigen Herzogtum, ist heute eine mittlere Kreisstadt in Thüringen und wegen seiner Lage ein wichtiger Eisenbahnknoten. Die Einwohnerzahl der Stadt vervierfachte sich von 13 155 Einwohnern im Jahre 1834 auf 52 800 Ende 1992. Schon im 19. Jahrhundert siedelten sich, bedingt durch die rasche Entwicklung der Industrie, zwei Waggonfabriken in Gotha an.

Wegen steigungsreicher Straßen schien der Bau einer Pferdebahn im Jahr 1882 nicht realisierbar; Verhandlungen zur Einrichtung einer elektrischen Straßenbahn neun Jahre später verliefen ergebnislos. Erst 1893 schloß man mit der Firma Lahmeyer & Cie. in Frankfurt am Main Verträge über den Bau eines Elektrizitätswerkes und einer elektrischen Straßenbahn. Fahrzeuge und elektrische Anlagen für die Meterspurbahn lieferte UNION Berlin, heute als AEG bekannt.

Am 3. Mai 1894 nahm die Straßenbahn mit sieben Triebwagen zunächst auf einer Länge von 2,63 km zwischen Bahnhof und Waltershäuser Straße den Betrieb auf. Die Verlängerung der Linie bis zur Dorotheenstraße erfolgte am 3. Januar 1896. Am 16. Mai des selben Jahres fing mit der Weiterführung über die Reinhardsbrunner Straße bis zur Parkstraße auch der Ringverkehr an. Die 1,54 km lange Linie Arnoldiplatz - Friedhof wurde schließlich am 16. Oktober 1911 in Betrieb genommen.

Mit der Ausweitung des Streckennetzes vergrößerte sich auch der Wagenpark. Bis 1912 lieferte die Waggonfabrik Gotha insgesamt 15 Triebwagen. Die letzte Serie war schon mit geschlossenen Plattformen und Lyrabügeln ausgestattet.

Die „Elektricitäts-Actien-Gesellschaft" erhielt im Jahr 1900 Konzessionen für insgesamt neun Stadt- und Umlandlinien, zwei davon - Ringlinie und



Friedhofslinie - konnten in Gotha selbst verwirklicht werden. Der lange gehegte Wunsch, den Thüringer Wald von Gotha aus mit einer Bahn zu erschließen, nahm Gestalt an. Ende 1911 schloß man Verträge über den Bau einer Überlandbahn zwischen Gotha und Tabarz mit einem Abzweig nach Waltershausen, die restlichen sechs Linien wurden nicht realisiert.

Im Vorgriff auf den Bau der Überlandstrecke entstand bis 1913 an der Waltershäuser Straße eine neue Wagenhalle. Im selben Jahr lieferte die heimische Waggonfabrik den ersten nun größeren Triebwagen als Prototyp. Der zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen Bahnhof und Dorotheenstraße erfolgte im Juni 1914, gleichzeitig verlängerte man die Linie bis zur Ernststraße und verlegte das Gleis Richtung Tabarz in die Gartenstraße.

Die Bauarbeiten an der Überlandbahn begannen am 4. Juni 1914; sie mußten kriegsbedingt aber schon 1916 eingestellt werden. Verkehrsbeschränkungen traten in Kraft. Den Betrieb auf der Ringlinie nahm man nach Kriegsende nicht wieder auf.

Die Ende 1923 begonnenen Verhandlungen über den Weiterbau der Überlandbahn mündeten in einem vier Jahre dauernden Rechtsstreit um die vom Land zu tragenden Defizite der Bahn. Erst am 28. Juni 1928 nahm man die Bauarbeiten wieder auf. Die für lange Zeit letzten Erweiterungen des Streckennetzes waren die Inbetriebnahme der Linie zwischen Arnoldiplatz und Ostbahnhof am 13. Juli 1928 sowie die Verlängerung zwischen Arnoldiplatz und Gartenstraße stadtauswärts im Jahr 1930.

Am 17. Juli 1929 nahm man die Thüringerwaldbahn vom Hauptbahnhof über das Gleisdreieck Waltershausen nach Tabarz und die Zweigstrecke vom Gleisdreieck nach Waltershausen in Betrieb. Zehn Trieb- und sieben Beiwagen sowie drei Gepäckwagen, 1929 von der Waggonfabrik Gotha geliefert, standen zur Verfügung.

Am 6. Februar 1945 mußte der Verkehr auf allen Linien einschließlich der Waldbahn eingestellt werden; Luftangriffe hatten große Teile des Wagenparks sowie der Gleis- und Fahrleitungsanlagen zerstört. Ab dem 3. April 1945 blockierten Trümmer der bei Leina gesprengten Autobahnbrücke die



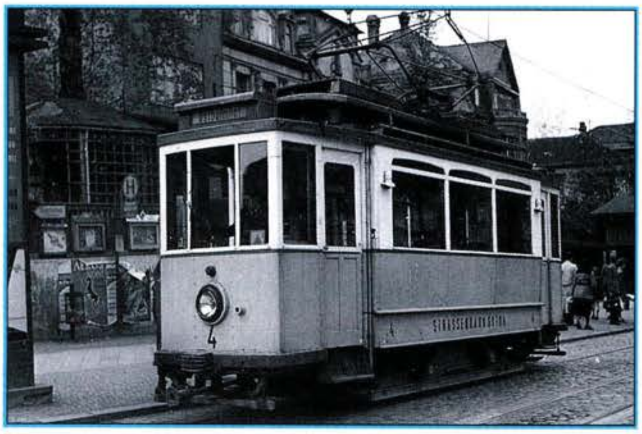
Wagen 31 aus dem Jahr 1937 hat die Haltestelle Huttenstraße erreicht.

Eine Garnitur aus dem Jahr 1929 mit Bei- und Gepäckwagen steht abfahrbereit am Hauptbahnhof in Gotha.





Kurz vor der Rückfahrt in die Stadt wartet im Juni 1969 Wagen 47 an der Haltestelle Huttenstraße.



Wagen 4III, abfahrbereit am Arnoldiplatz, enstand aus dem Fahrgestell von Wagen 4II und dem Kasten von Wagen 13.

Gleise der Thüringerwaldbahn. Im Juni 1945 nahm man zunächst auf Teilstrecken wieder den Verkehr auf.

Nachdem das gesamte Streckennetz am 3. April 1950 wieder voll betriebsfähig war, lieferte die Firma Lowa in Werdau ein Jahr später drei Triebwagen ET 50 und zwei Beiwagen EB 54. Erstmals seit 47 Jahren kamen nicht in Gotha gebaute Fahrzeuge zum Einsatz. 1954 baute das Gothaer Werk den Beiwagen EB 54, dem 1955 vier Triebwagen des Prototyps ET 55 in weiß-blauer Farbgebung der Straßenbahn und ein ET 55 mit weiß-gelber Lackierung für die Waldbahn folgten. Ein weiterer Prototyp ohne Innentüren kam 1956 zur Thüringerwaldbahn; anläßlich des Jubiläums am 7. Mai 1994 wurde er als zweiter Traditionszug vorgestellt.

Am 1. Oktober 1958 erhielt die Straßenbahn die Liniennummern 1 bis 3, die Waldbahn verkehrte nun als Linie 4. Im Jahr 1963 führte man ein einheitliches Elfenbein mit rotem Mittelstreifen für Straßen- und Waldbahn ein.

Ab 1981 setzte die Straßenbahn zwei Wagen der Bauart KT 4D ein, die Waldbahn vier Fahrzeuge des selben Typs mit 44 statt 26 Sitzplätzen. 1991 erfuhr der Wagenpark eine Ergänzung durch sechs gebrauchte DUEWAG-Einrichtungswagen GT 6 aus Mannheim, vier weitere Exemplare des selben Ryps folgten im Jahr 1993.

Die Linie 3 zwischen Huttenstraße und Hauptfriedhof mußte wegen des schlechten Gleiszustandes am 30. Juni 1985 eingestellt werden. Seitdem fährt hier der Bus. Im Rahmen von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erfolgte am 17. Juli 1992 die Eröffnung des zweiten Streckengleises zwischen Myconiusplatz und Wagenhalle in der Waltershäuser Straße.

Zur Zeit wird vorrangig die Sanierung und Modernisierung des Betriebshofes einschließlich der Wagenhallen und Werkstätten durchgeführt.

Für die KT 4D- und GT 6-Triebwagen wurde ein umfangreiches Programm zur Modernisierung aufgestellt. Erneuerung der Sitze, Einbau gummigefederter Radsätze, statischer Umrichter und motorisch betätigter Einholm-Stromabnehmer sowie Ausrüstung mit Syste-



Der 1955 gelieferte Wagen 39 erhielt mit der Modernisierung im Jahr 1971 das Design der Neubauwagen von 1963.

Entlang der Urwaldrumpel

Gotha bietet eine Vielfalt kulturhistorischer Meisterwerke. Weithin sichtbar für den Besucher thront über der Stadt Schloß Friedenstein, das Wahrzeichen von Gotha. Neben dem Ekhoftheater im Westturm beherbergt es den größten Teil der städtischen Museen mit Exponaten so bekannter Künstler wie Lucas Cranach d. Ä. oder Albrecht Dürer. Die Museen sind täglich außer montags von 9 bis 17 Uhr geöffnet. Kernstück der historischen Altstadt ist das Rathaus aus dem Jahr 1574. Geschäfts- und Bürgerhäuser aus dem 17. Jahrhundert vervollständigen das Ensemble rund um den Marktplatz. Zahlreiche Sehenswürdigkeiten säumen die Strecke der Thüringerwaldbahn. Schloß Tenneberg in Waltershausen, im Jahr 1176 als Burg der Thüringer Landgrafen erbaut, diente zeitweise als Jagdschloß und Amtsgericht. Heute beherbergen die Räume das Heimatmuseum. Die Reinhardsbrunner Teiche in der Nähe des gleichnamigen Schlosses legten Mönche des ehemaligen Klosters an.

Bei Friedrichroda endeckten Bergleute im Jahr 1784 beim Gipsabbau die Marienglashöhle; sie gilt als eine der schönsten in Europa und ist ganzjährig geöffnet. Als

men zur Fahrgastinformation wie Zielfilmen und Haltestellenanzeigen erfolgen in eigener Werkstatt. Für die Zukunft ist der Ankauf von sechs Zweirichtungswagen aus Bochum vorgesehen.

Das Netz von Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha umfaßt insgesamt vier Linien mit einer Netzlänge von 35,1 km: Linie 1 Hauptbahnhof - Waltershäuser Straße mit einer Länge von 4 km, Linie 2 Hauptbahnhof - Ostbahnhof mit 3 km Länge, Linie 3 Waltershäuser Straße - Ostbahnhof mit wiederum 4 km Länge und schließlich Linie 4 Hauptbahnhof - Gleisdreieck - Tabarz mit einer Gesamtlänge von 21,7 km und der 2,4 km langen Stichbahn vom Gleisdreieck nach Waltershausen.

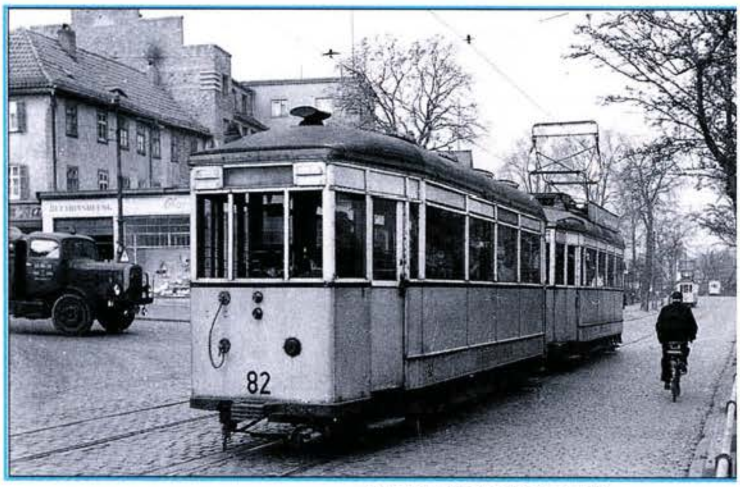
Die Fahrt mit der „Urwaldrumpel“, wie sie von der Bevölkerung liebevoll genannt wird, beginnt am Bahnhofsvorplatz. Nach 15 Minuten wird an der Wagenhalle die vorletzte der insgesamt zehn Haltestellen im Stadtgebiet erreicht. Nun beginnt der eingleisige Überlandabschnitt der Bahn. Ohne Signalisierung, gefahren wird nach Kreuzungsplan, geht es mit Tempo 50 weiter zur Umsteigestelle Gleisdreieck. Ab der Station Waltershausen-Schnepfenthal teilen sich auf einer Länge von mehr als zwei Kilometern Wald- und Staatsbahn den gemeinsamen Bahnkörper. Entlang der Reinhardsbrunner Teiche geht es vorbei an der gleichnamigen Haltestelle nach Reinhardsbrunn.

Ab Friedrichroda verläuft die Strecke nun in nordwestlicher Richtung durch dichte Wälder zum Haltepunkt Marienglashöhle. Nach knapp 22 Kilometern und rund einstündiger Fahrt endet die Reise am östlichen Ortsrand von Tabarz, einem idyllischen Ausflugsort am Fuß des Großen Inselsbergs.

Klaus Reichenbach



Anläßlich des Doppeljubiläums am 7. Mai 1994 steht der historische Waldbahnzug festlich geschmückt an der Haltestelle Huttenstraße.



Der Waldbahnwagen 55 aus dem Jahr 1929 verläßt mit Beiwagen 82 im Jahr 1957 den damals noch gepflasterten Arnoldiplatz Richtung Gartenstraße.

Endpunkt der Waldbahn lockt der Erholungsort Tabarz mit seinem vielfältigen Angebot, seinen Wanderwegen und nicht zuletzt mit dem 916 Meter hohen Großen Inselsberg.

Freunde der Thüringerwaldbahn können einen historischen Straßenbahnzug zu einem günstigen Preis chartern. Infos: Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH, Tel. (03621) 52402, Fax (03621) 52480; Touristinformation Gotha Tel. (03621) 54036, Fax (03621) 2221; Touristinformation Tabarz (036259) 2218 oder 2050.



Skizzierte Karte des Gothaer Straßenbahnnetzes. Die anschließende, 21,7 km lange Thüringerwaldbahn führt weiter bis nach Tabarz.

An die Redaktion MODELLEISENBAHNER, Postfach 10 37 43, D-70032 Stuttgart.

Welcher Blindfisch setzte die Texte?

Betrifft: Heft 10/94, Reportage über Modellbahnsport.

Welcher Blindfisch hat eigentlich die Texte unter die Bilder des Artikels auf Seite 54ff gesetzt? Im ersten Bild ist eine BR 64 zur Bekohlung angetreten, und die Lok im Hintergrund ist auch keine BR 91, wohl eher eine BR 74. Im dritten Bild ist von einer T 9 die Rede, ich sehe da allenfalls eine bay. R3/3, und der Verschlagwagen ist ein V 23 von Piko. Ich weise deshalb darauf hin, weil im 5. Bild ein GFN Verschlagwagen zu sehen ist (soll ein V 14 sein). Im zweiten Bild auf Seite 56 ist wieder die bay. R3/3 zu sehen, von einer T 3 keine Spur. Und im 4. Bild dieser Seite steht wieder die BR 74, und die ist eine T 12 und keine T 9. Guten Morgen!
Carsten Hilbers
30159 Hannover

Modelle in Deutschland unbekannt

Betrifft: Heft 9/94, dänische Triebwagen

Der Artikel gefiel mir aus zwei Gründen gut. Erstens interessiere ich mich besonders für skandinavische Eisenbahnen und deren Fahrzeuge. Zweitens war erfreulich, daß am Ende des Artikels ein Hinweis auf die Modelle erfolgte. Solche Hinweise sind vor allem dann interessant, wenn entsprechende Modelle in Deutschland nahezu unbekannt sind, was auf die Erzeugnisse der Firma Heljan voll zutrifft.
Paul Metzmaier
68309 Mannheim



Heljan-Modell X2000.



Einzelgänger in Leipzig-Leutzsch entdeckt.

Triebzug-Einzelgänger entdeckt

Betrifft: Heft 8/94, Stadtschnellbahn Leipzig

Ich übersende Ihnen eine Aufnahme des Triebzugs 280 005-0/004-3/008-4/007-6. Sie entstand am 21. Juni 1981 im Bahnhof Leipzig-Leutzsch, wo der Zug eine Zeit lang abgestellt war. Er war von den vorüberfahrenden Zügen gut einsehbar und konnte auch, da am Bahnsteigende abgestellt, bequem fotografiert werden.
Hans-Joachim Weise
98684 Ilmenau

Nur einer wurde wirklich verschrottet

Betrifft: Heft 8/94, Grubenzug der Parkeisenbahn.

Von den fünf MPSB-Wagen wurde nur einer verschrottet, dessen Drehgestell jetzt vor dem Bahnhof steht. Die anderen vier Wagen gelangten zur Britzer Museumsbahn in Berlin-Britz (ex Buga-Gelände). Zwei Fahrzeugen sind in der Wagenhalle untergestellt, und zwei Wagen stehen auf einem Ausstellungsgleis im Freien.
Gerd Altrock
13 051 Berlin

Realsatire oder blanker Zynismus?

Betrifft: Heft 9/94, Leserbrief „Lieber Auto fahren"

Realsatire oder blanker Zynismus eines entnervten Zeitgenossen? Diese Frage stellte ich mir nach dem Leserbrief von Th. Lepper in Heft 9. Es ist hoffentlich kein Verriß, getreu dem Motto „Öffentlicher Nahverkehr ist das, was jeder gerne den anderen benutzen sieht". Dennoch einige Anmerkungen zum Verständnis von Eisenbahn und ÖPNV. Einige Eisenbahnfreunde sind beglückt, wenn sie mit dem Auto hinter einem dampflokbespannten Zügchen herfahren können. Als Verkehrsmittel war und wird Eisenbahn künftig mehr Bestandteil unseres Lebens sein. Die meisten Eisenbahnfreunde haben dies erkannt. Wachsendes verkehrspolitisches Engagement zeigt sich auch in der Fachpresse. Eisenbahn um ihrer selbst willen darf es nicht geben!
Mathias Schneider
09324 Dresden

Informationen nur noch für Manager?

Publikationen der Deutschen Bahn

Am 31. Dezember 1993 stellte die DB ihre Publikationen „Blickpunkt" und „Die Deutsche Bahn" ein. Es deutet darauf hin, daß die Bahn Informationsstränge kappen will. Statt die Öffentlichkeit über die Fortschritte des Unternehmens zu informieren, brachte die DB AG ein Managermagazin namens „Mobil" heraus. Wie viel Prozent der Bahnkunden sind Manager?
Andreas Breitner
22177 Hamburg

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben. Wir lesen jeden Brief, auch wenn er aus Platzgründen nicht abgedruckt werden kann. Trotzdem können wir nicht alles ausführlich beantworten oder individuelle Recherchen anstellen, weil sonst die Arbeit am Heft beeinträchtigt würde. Bitte haben Sie dafür Verständnis.

IMPRESSUM

Modelleisenbahner
Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Telefon: (07 11) 2 10 80 78
Telefax: (07 11) 2 36 04 15

HERAUSGEBER
Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR
Wolfgang Schumacher (v.i.S.d.P.)

GRAFISCHE GESTALTUNG
Anita Ament

REDAKTION
Thomas Hornung
Bernhard Hümmelchen
Uwe Lechner
Andreas M. Räntzsch
Jens Tauscher

DTP-Programmierung
Uwe-M. Jantke

LESER-SERVICE
Annette Eidner

FOTOGRAFIE
Heinz D. Kupsch, Daniel Wietlisbach

ANZEIGENLEITUNG
Klaus Schachenmayer
Tel.: (07 11) 2 10 80 81

REDAKTIONSANSCHRIFT
Modelleisenbahner, Postfach 10 37 43
70032 Stuttgart
Telefon (07 11)2 10 80 78
Telefax (07 11) 2 36 04 15

FREIE MITARBEITER
J. H. Broers, Klaus Bünger, Georg Kerber, Stefan Klingmann, Peter Willen
Klaus Reichenbach, Joachim Schmidt

VERTRIEB
Motorpresse Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing
Telefon (07 11) 1 82-17 42

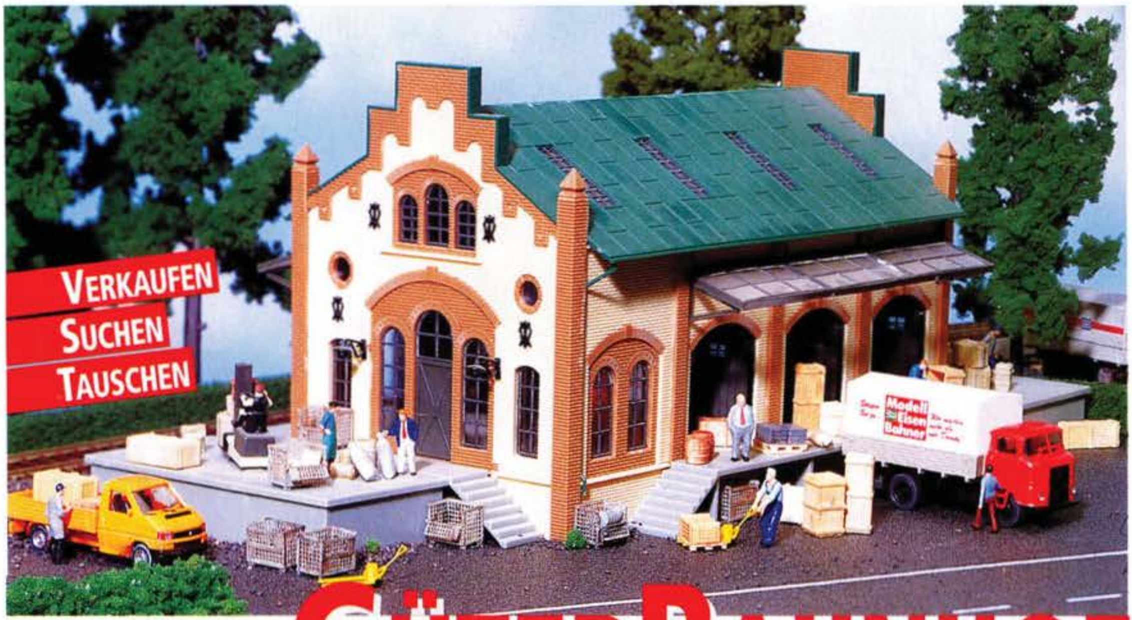
ABONNENTEN-SERVICE
dsb Abo-Betreuung GmbH
74168 Neckarsulm
Telefon (0 71 32) 95 92 33

Preis des Einzelhefts: DM 4,-
Jahres-Abonnement Inland: DM 48.-
Jahres-Abonnement Ausland: DM 60.-
Luftpostpreise auf Anfrage
Lieferung jeweils frei Haus
Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. © by Pietsch + Scholten Verlag GmbH. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung. Bankverbindung: Hypo-Bank Stuttgart (BLZ 601 200 50) Konto-Nr. 4 340 200 000; Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70) Konto-Nr. 666 77-706. Anzeigenpreisliste Nr. 13, gültig ab Heft 11/94. Gerichtsstand ist Stuttgart.

ISSN 0026-7422



GÜTERBAHNHOF

VERKAUF

Modellbahn + Zubehör

PIKO VT135 + 2 x VB140, CSD-Version, als Basis Umlack./Frisur, div. H0-Mat. lt. Liste gg. Freiumschl. Frank Biedermann, Leo-Sachse-Str. 35, 07749 Jena, Tel. (03641) 440123

Verk. H0-Anlage 172 mm x 90 mm, unfertig, ohne roll. Material, Preis nach Vereinbarung. Steffen Grosser, Chr.-Weissmantel-Str. 6, 01917 Kamenz, Tel. (03578) 302216

E 69 04 mit Steuerwagen für Batteriebetrieb, 7 1/4 Zoll, zu verkaufen. VB DM 1500.-. Tel. (08434) 508

Verkaufe Piko-Sammlung, nur komplett, Umbauten auf Faulhaber H0-TT, 0 + H0e. Preis gg. Rückumschlag. W. Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld

Verkaufe Eisenbahnsammlung, 98 % Neuteile. Loks u. Triebwagen Gleich- u. Wechselstrom. Waggons, Schienen, Weichen, Häsuer, Kleinteile, Zubehör (Märklin, Primex, Trix, Fleischmann, Reimo, Egger, Röwa, Günther, Piko, Roco, Liliput, Lima, Rivarossi). Autos: Wicking, Kibri, Roco. 1 Glasvitrine. Abgabe nur komplett. **Chiffre M-11/9014**

Liliputbahn, 500er Spur, Diesellok u. 5 Wagen (16 Pers.), 4 Weichen, Vollkreis, 100 m Gleis, gg. Gebot oder Zimmerm.-Dampflok. **Chiffre M-11/9015**

Sammlungsreduzierung: Eisenbahn-Straßenbahn, Modelle-Literatur-Schilder-Originalteile, neue Sachen preiswert, auch Raritäten. Liste gegen DM 3.- in Briefmarken an **Chiffre M-11/9018**

Verk. Piko N Loks, Wagen. Liste gg. Freiumschlag. Jeserich, Eisenberger Str. 60 b, 07639 Weißenborn

H0-Piko neuw. rollendes Material, Triebfahrzeuge von BR 01-244 sowie div. Personen- und Güterwagen preiswert, BR95 - DM 100.-. Liste gg. Freiumschlag. Lars Matzko, Pablo-Neruda-Str. 9, 12559 Berlin

Piko H0-Sammlung, 25 Loks, 160 Wagen, meist unbenutzt, 100 Häuser, Pilz Gleisersatzteile, usw. Tel. (030) 9163892, Wochendende

Spur N, FLM, 3 x 8762, 2 x 8785, 1 x 8734, 1 x 8202, 2 x Flex, Roco, 24005, 25097, TRIX, 13651, 13332, Arn. 3039, DM 200.-, BTTB, V366RON, 3 Güterw., 1 PW, 3-achs., Pr. Gleism. DM 100.-. Tel. (0341) 5642625

Verkaufe Märklin H0-Museumswagen 1986-1991, nur komplett. Tel. (0711) 753708

TRIX, TTR: Verkaufe ca. 200 Pos. 20/56, /58, /59, 758, 760, 2215, 761, 2207, 01 grün, Loop-Lok, Prinzess, Scotsman, Meteor, Bekohlungsanlage, Signale. Liste DM 2.-. Nowack, Allinger Str. 24, 82223 Eichenau

Piko H0-Sammlung zu verkaufen (10 Loks, 20 Reisezugwagen, 10 Güterwagen). Liste gegen Freiumschlag. Fredow, C.-von-Ossietzky-Str. 4, 18147 Rostock

Roco Line 2 x WL15, 1 x WR15, 1 EKW, 1 DWW, 12 x R3, 12 x G1, 7 Antriebe u. Kleinmat., DM 350.-; Fl. 4377 (BR103) Roco 44303, 4478 zu Mä. 4155, zus. DM 250.-. Tel. ab 18 Uhr u. Sa./So. (03445) 200826

Spur N: 7 Digitalgeräte und 5 Digitalfahrzeuge, komplett für DM 2500.-. Tel. (0221) 646988

Märklin Set 2965, Zubehör: 1 x 7390, 1 x 5140, 2 x 7190, je 6 x 5100 u. 5200, 9 x 5106, neu, für DM 250.-. Dressel, Friedenstr. 23 c, 15741 Bestensee

Bitburger Pils in Spur N und andere Raritäten, Liste gegen Freiumschlag DM 1.-. Gensheimer F., Postfach, 66055 Saarbrücken **G**

Technomodell: NR 4401 DM 75.-; NR 4281 DM 35.-; NR 4201 DM 30.-; NR 4207 DM 45.-. Tel. (0721) 683636

H0-Zweileitersammlung, alles neue Ware mit Originalkarton, Rivar., Piko, Roco, Lima, Brawa, Fleischm. sowie einige amerik. Hersteller, Wert über DM 21000.-, für DM 15000.- fest inkl. Vitrinen. Wilhelm Freund, Im Untertal 5, 63639 Flörsbachtal, Tel. (06057) 1401

Aus Umbauten neu: Märklin 3457 Elektronik-Umschalter + Motor DM 40.-; Roco BR 181: Motor DM 30.-, 4 Lichtsignalbausätze (M. Zaade) für H0, zus. DM 25.-. Tel. (06841) 67389

Verkaufe Rokal TT-Modelleisenbahn sowie Zeuke und BTTB. Mit vielen Raritäten. Listen gegen DM 2.- Rückporto von Bernhard Schwinn, Holsteinische Str. 26, 10717 Berlin, Tel. (030) 877568

Liliput H0 u. H0e, Liste v. orig. Ersatzteilen DM 3.- in Briefm. Arndt, Grabenstr. 3, 95326 Kulmbach

Verkaufe Fleischmann H0, viele Raritäten, z. B. 1421, 1422 u.a. Infoliste gegen frankierten Rückumschlag bei Jörg Krohn, Kieler Str. 75, 24649 Wiemersdorf

N: Hobbytrain: BR 57 (DR u. DR), ungefahren u. Roco BR 44 DRG (o. WLB) sowie Zubehör. Liste gegen Freiumschlag. T. Lehmann, Im Herrengarten 17, 69488 Birkenau

Verk. Baumaschinen, Traktoren, Kräne von Conrad, Ertl, Cursor, Gescha, Gama 1:50 usw. Bildliste BAU DM 2.-. N. Schumm, Graf-Otto-Str. 31, 37154 Northeim

Technomod. Lok IK u. 10 2-Achs-Wagen, neu DM 670.-, für DM 500.-, nur geschlossen. R. Glocke, Schulstr. 15 a, 06528 Riestedt

H0: Rollendes Material und Schienen, Modellautos sowie Literatur. Preis nach Vereinbarung. Tel. (03322) 201735

Verkaufe Spur TT: 20 Loks und 70 Wagen, Gleise, Weichen, alles BTTB, für DM 1100.-. Tel. (09342) 21769. Verkauf auch einzeln!

1000 H0-Autos von Wiking, Herpa, Rietze, Brekina u.a. Bildliste H0 DM 2.- Rückporto. N. Schumm, Graf-Otto-Str. 31, 37154 Northeim

Verkaufe Pz-Modelle im Maßstab 1:87, T28 + T35, versch. Ausf., von PREMO, sowie T34/85 von Mir und Bausatz von T26 + T70 eines unbekannten Herstellers. Preis jeweils DM 15.- plus Porto. J. Greiner, Tel. (07144) 18262

Hallo, Modellbahnfreunde! Artikel in H0, TT, N, Modellautos, viele Sonderangebote, auch DDR-Prod., Liste anfordern! I. Mücke, Eisenbahnstr. 113 b, 04315 Leipzig G

Fuggerth-Vacek-RTM H0-Modelleisenbahnen aus Osteuropa; Eisenbahnliteratur. Naumann, Sonnenscheinstr. 1, 51063 Köln G

Verk. TT- u. N-Loks, Fahrzeuge u. Lok-Teile (DDR-Prod.), Liste geg. Rückporto. Großpietsch, Zinsgutstr. 15, 12489 Berlin

Verkaufe wegen Hobbyaufgabe: H0 2-Leiter Roco BR 23 (43249), DM 160.-; 3-achs Umbauwag. 44252 2 x, 44253 1 x, 44254 1 x, je DM 25.-; Fleischmann BR 038 (4162) DM 185.-. Tel. (07258) 7303 ab 17 Uhr

Kleine TT-Anlage, 90 x 180 cm zu verk., DM 230.-. 2 Stromkr., 3 Etg., 2 Bahnhöfe, schöne Landschaftsgestaltung. Auf Wunsch rollendes Material lieferbar. Klaus Höse, Flurstr. 42, 06846 Dessau

Restbestand! BREKINA-Sondermod. 1992, TW-GKW OV Essen f. DM 30.- incl. Porto bei A. Kupferschmidt, Tollenseestr. 22/0061, 12619 Berlin

Ausgesuchte US-Loks, Sondermod., H0-Gleichstr.; US-Farbpostkarten, 500 versch. Motive; Farbentferner für Plastik 0,5 l DM 20.-; Detail-Sätze, Kleinteile US-H0; Beschriftungs-Sätze. Tel. (06106) 14395

Berliner S- o. U-Bahn-Zug, Spur H0, GS o. WS, 1/2-Zug, fahrbereit, div. Typen, FP DM 700.-. Tel. (030) 4525966

H0 Zweileiter-Gleichstrom- Rollmaterial diverser Hersteller, Zubehör und Zeitschriften - alles in sehr gutem Zustand - günstig zu verkaufen. Liste gegen Rückporto. Hartmut Kraul, Britzweg 67, 24111 Kiel

Biete große, L-förmige TT-Anlage, 2 x 2 x 1,20 m, ca. 20 Loks, ca. 90 Hänger, 5 Trafos, ca. 40 Weichen, 40 m Schienen, reparaturbedürftig, zum Verkauf. Voigt, Gerh.-Hauptmann-Allee 15, 15732 Eichwalde, Tel. (030) 6755964 zwischen 17 u. 18 Uhr

TT-Modelle v. BTTB, Zeuke, Kleinserien, Umbauten sowie Zubeh. u. Ersatzteile. Vorbildger. TT-Betonmasten f. Oberl. Liste gg. DM 2.- in Marken b. S. Neumann, Bergstr. 23, 06774 Söllichau G

Altes Spielzeug, Eisenbahnen, An-/Verkauf seit 1980. Hebeling, 10829 Berlin-Schöneberg, Hohenfriedbergstr. 5, Mo.-Fr. 17-18.30 Uhr, Sa. 10-13 Uhr, (030) 7842346 od. (0172) 3106085 G

N-Fahrzeuge u. Zubehör sowie Literatur neuwertig. G. Schöneberg, Heideweg 5, 48249 Dülmen G

TT-Modelle BTTB, Zeuke (alt), Loks, Wagen, Rokal, CR-Wagenbausätze u. Kompl.-Modelle, LPH-Nachproduktionen, Kleinserien, Ersatzteile, TT-Kurzkuppl., TT-Kfz + Zubehör, TT-Literatur. Liste gg. DM 2.- in Brfm. Th. Böttger, Goethestr. 22, 08297 Zwönitz G

Modellbahnanlage TT zu verk. 2,6 x 1,25 m, ca. 45 m Schiene, 2 Stromkr. (1 x mit Oberleitung), viel rollendes Material. Anlage fahr- u. kippbar. Schaltpult sep. auf Rollen. Köstler, Langestr. 22, 06869 Coswig

Riva: BR01 Wagner (1349) DM 150.-, BR01 Witte (1351) DM 150.-, BR96 (1352) DM 250.-; Fleischm.: BR41 Metall DM 200.-, BR03 Metall DM 200.-, BR65 Metall DM 200.-. Manfred Graf, Fontanestr. 83, 16761 Hennigsdorf

Röwa T3 mit Schlepptender DM 225.-, Flm 01220 DM 150.-, Kranzug DM 100.-. Tel. (0551) 7700857

Fahrzeuge-Bücher- Zeitschriften-Zubehör, vor allem H0. Liste gegen Freiumschlag. Uwe Rohloff, Markt 6, 16798 Fürstenberg, Tel. (033093) 37250

Eisenbahnanlage Spur I Gebr. Bing 1920, elektr., gut erh., mit viel Zubehör zu verk. Näheres auf Anfrage. Zuschr. an. H. Wöhl, Wenigenjenaer Ufer 5, 07749 Jena

Verk. Piko Güterwagen ohne EDV-Nummer, preiswert. Liste gegen DM 1.- Porto. M. Fiedler, Roßbachstr. 6, 04315 Leipzig

Biete Piko H0, N und TT. Listen anfordern. B. Schwabach, William-Zipperer-Str. 118, 04179 Leipzig, Tel./Fax (0341) 4414272



pauschal

Mit Ihrer privaten Kleinanzeige zum Sofort-Erfolg

So können Sie Ihre Anzeige bestellen:

- per Fax (0711) 236 04 15 mit Kopie von diesem Coupon
- Telefon (0711) 210 80 78 (10-17 Uhr) – Ihre Anzeige wird aufgenommen
- oder Coupon bzw. Kopie davon ausfüllen und einsenden an:

MODELLEISENBAHNER, Pietsch + Scholten Verlag
Anzeigenabteilung
Postfach 10 37 43
D-70032 Stuttgart

ANZEIGEN-COUPON

Folgender Text soll in der Rubrik

☐ **VERKAUF** → ○ Modellbahn + Zubehör ○ Bücher + Zeitschriften ○ Fotos + Dias

☐ **ANKAUF** → ○ Modellbahn + Zubehör ○ Bücher + Zeitschriften ○ Fotos + Dias

☐ **Börsen + Auktionen** ☐ **Dies und Das**

______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen

Die Anzeige soll erscheinen ☐ unter Chiffre (Chiffre-Gebühr DM 15,—) ☐ kann auch „In letzter Minute" erscheinen

Die Anzeige ist eine ☐ Privatanzeige (je angefangene 5 Zeilen pauschal DM 5,—) ☐ gewerbliche Anzeige (wird mit „G" gekennzeichnet; je Druckzeile DM 3,50 + MwSt)

☐ Bitte schicken Sie mir das erste Heft mit meiner Anzeige zu (DM 5,— inkl. Porto)

Bitte für jeden Buchstaben, Wortzwischenraum und jedes Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Adresse, Telefon etc. ist Bestandteil des Anzeigentextes.
Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es Abweichungen zwischen Coupon und gedruckterAnzeige.

Zeile	privat	gewerbl.
1		3,50
2		7,—
3	5,—	10,50
4		14,—
5		17,50
6		21,—
7		24,50
8	10,—	28,—
9		31,50
10		35,—

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab

Name/Firma

Konto-Nummer

Vorname

Bankleitzahl

Straße/Hausnummer

Bank

LKZ/PLZ/Ort

Rechnungsbetrag über DM ______ liegt bei ☐ als Scheck ☐ in bar

Telefon/inkl. Vorwahl Fax

Datum, Unterschrift

ANKAUF

Modellbahn + Zubehör

Suche Piko-Loks u. -Wagen vor 1965 (Diesel) sowie Modellautos aus DDR-Produktion von Glittenberg, Herr KG, Haufe, ESPEWE (auch Geschenkpakkung), Ruska, Iges, möglichst mit OV bei guter Bez. Tel. (07141) 905855

Suche in H0 BR05 von Liliput. Angebote an P. Baumann, Zaanstader Str. 16, 08062 Zwickau

LGB: 2 x 31060, 1 x 31720. Rudert, PSF 909, 08033 Zwickau, Tel. (0375) 450975

Märklin SK 800, Blechgüterwagen, Schürzenwagen, Gußgüterwagen gesucht. Tel. (02253) 6545

Kaufe Modelleisenbahnen Spur H0 - N, 2- + 3-Leiter. Zahle gut. W. Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld, Tel. (06621) 78273

Suche f. Umbauten Wannentender H0 (z.B. P8 FM) mot. und nicht fertiggestellte Lokbausätze (M+F usw.) sowie defekte Dampf- u. Dieselloks H0 (Herst. egal) + LGB. Tel. (05563) 7389 nach 18 Uhr

Suche Trix-Express Loks, Wagen, Kleinteile. H. Joerissen, Alte Landstr. 162, 41844 Wegberg, Tel. (02434) 24666

Sie haben, was ich suche? Märklin H0 der 50er/70er Jahre. Tel. (02253) 6545

Suche Arnold Rheingold E 10, Bestell-Nr. 2315, Auslaufmodell. M. Christ, Tel. (07531) 23307

Spur N: Loks aller Art, auch beschädigt oder defekt sowie Gleisematerial von Minitrix, Figuren, Autos etc. Tel. (0381) 6862827 ab 18 Uhr, sonst Anrufbeantworter

Spur N: Großanlage, Sammlung, viele Loks, Wagen, Schienen usw. gesucht. Tel. (05662) 3182

Fleischmann H0, gerne auch älter, gesucht. Tel. (05662) 3182

Suche H0 Jouef BR 245, Roco BR 290, Gützold BR 42 (DDR-Prod.), TT E 254 (DDR-Prod.), EJ ab 1975 - 1989 und Eisenbahnvideofilme. Hans Fecht, Calwer Str. 26, 75389 Neuweiler

Modellbahnanlagen in N u. H0, alle Marken. Auch Selbstabh. Tel. (02256) 695

Suche Piko H0 BR 130, 211 oder 242, 56, Bghw. grün. M. Scharf, Lindenberg 1, 06333 Hettstedt

Suche Eisenbahnen Spur 00 - III, Dampfmasch., Militärspielz., Elastolinfig., Autos, Schiffe. Siegfried Senke, Kirchhörder Str. 201, 44229 Dortmund, Tel. (0231) 735977

Piko, Gützold, Schicht u.ä. 03, 8991, E63 u.a., Tausch z. B. gg. 42, 23, VT 137 u.ä. mögl. Thomas Wagner, Körnerstr. 20 a, 08432 Steinpleis, Tel. (03761) 72442

Biete N-Loks und Wagen EP 4a DR sowie Gleise Flm und Gebäude. Suche H0-Loks und Wagen EP 4a DR, bes. E11 u. E42 Piko grün sowie 01 2137 Roco. Stephan Gabriel, Franz-Ziegler-Str. 9, 14776 Brandenburg, Tel. (03381) 662542

Suche ROKAL TT Loks, Wagen, E70, auch defekt. Mario Löffler, Hainstr. 4, 35232 Dautphe, Tel. (06466) 446

Suche Bahnanlage Spur N ohne Rollmaterial, betriebsfähig, bis Größe 200 x 130 cm. Preis bis DM 1000.-. H. Neumann, Lehmbruckstr. 21, 10245 Berlin, Tel. (030) 7075196

Stadtilm Spur 0 dringend gesucht; Lokomotive mit Schlepptender, Wagen, Zubehör, Prospekte usw. Angebote bitte an Olaf Seelig, Tonndorfer Hauptstr. 87, 22045 Hamburg, Tel. (040) 661617

Suche ständig H0 2L=Material, Loks + Wagen v. Piko, Roco, Brawa, Flschm. usw., Ang. an: Krause, Goethestr. 25, 12459 Berlin G

TT-Modellbahn gesucht von BTTB Zeuke, Rokal u. dergleichen. U. Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm G

Suche aus alter Piko-Produktion in H0 folgende Reisezugwagen aus folgenden Ländern: Bulgarische Staatsbahn, Tschechoslowakische Staatsbahn, Jugoslawische Eisenbahn, Polnische Staatsbahnen, Rumänische Eisenbahnen, Sowjetische Eisenbahnen, Ungarische Staatsbahnen. Zuschrift bitte an: Walter Lemke, Schönlankstr. 15, 28279 Bremen, Tel. (0421) 833656, Telefax (0421) 832910 G

TT - def. Loks + Wagen f. Umbauten sowie Kleinserienmod. u. BTTB Nr. 3631, 3751, 5511, 5210, 5221. Angebote an S. Neumann, Bergstr. 23, 06774 Söllichau G

Kaufe u. verkaufe Spur H0- Modelleisenbahnen. Zahle gut. Anfrage mit Rückumschlag. W. Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld G

Suche BR 05 Liliput DR, BR 05 Liliput DB, von Revell: DRG 01, DB 01, DRG 38, DB BR 50, DB BR 41, von Piko: BR 75 DR, BR 24 DR, BR 52 DR, BR 66 DB. F. Malert, Tel. (05323) 6105 G

Märklin H0, Trix, LGB, Loks, Wagen und Zubehör, Sammlungen oder Gesamtanlagen gesucht. Tel. (08261) 9623, Fax 6805 G

DDR Fahrzeuge als Modelle

Wartburg W 353 NVA	DM 5.99
Wartburg W 353 Deutsche Post (grau)	DM 5.99
Garant 30K/32 Viehtransporter (Dezember)	DM 13.99
Garant 30K/32 Viehtransportanhänger	DM 7.99
Bus Ikarus 66 "DRK der DDR" Hilfszug	DM 18.00
G 5m. Prit./Pl. "DRK der DDR" Hilfszug	DM 11.70
W 50m. Koffer "TÜV" Feuerwehr	DM 15.90

...u.v.a. 1:87 Modellautos aus Osteuropa

Modellautovertrieb T.H.O.R.
Rudolf-Breitscheid-Straße 47 · 16816 Neuruppin
Telefon/Telefax 0 33 91/39 78 84

KATALOG gegen DM 3,50 anfordern

KAUFE JEDE MODELLEISENBAHN MODELLAUTOS/ALTES SPIELZEUG

Sonderangebote u.a. aus Großhandelsauflösung

TT	**ROKAL** BR 24	nur 149,95
	ROKAL BR 03 oder BR 71	nur 249,95
	TT-Club BR 106 oder **TT-Club** V 60 inkl. Versand	nur 172,95
	Klose TT BR 106	nur 139,95
	NEUHEIT!!!!!!! E 244 (Tillig) + 1 Traktor!!!!	**nur 189,95**
	NEUHEIT!!! V 200 DR (Tillig ab Nov.)	(Preis liegt noch nicht vor)
	BR **E 250**	nur 89,95
	BR **E 211** oder BR **E 242**	nur 59,95
	BR **E 70**	nur 179,95
	BR **01**	nur 194,95
	Wagenset, 7 Wg., 2 SJ Donnerbüchsen, 2 Niederbord, 3 Kühlwg.	nur 39,95
	3 Zementsilowagen	nur 39,95
	4 tschechische **Wagenbausätze** (versch.)	nur 39,95
	Bogenweichenpaar, el.	nur 17,95
	Doppelkreuzungsweiche, el.	nur 14,95
	Entkuppler, el.	nur 7,95
	Weiche rechts, el.	nur 9,95
	Weiche links, el.	nur 13,95
	10 **Kupplungen** oder Beutel Trennstifte	nur 2,95
	Traktor mit Hänger (inkl. Versand)	nur 34,95
	2 Gabelstapler (inkl. Versand)	nur 34,95
	3 Busse oder 3 Lkw TT	nur 9,99
	3 PKW TT	nur 9,99
	Form-**Vorsignal**	nur 10,00
	Gleissperrsignal	nur 10,00
	Form-Abdrücksignal	nur 10,00
	5 Tastenpulte	nur 19,95
	Lichttrafo Z 1 25 VA für Zubehör	nur 29,95
H0m	**Spreewaldbahn Personenzug**	nur 209,95
	Spreewaldbahn Güterzug	nur 189,95
	Harzquerbahn Personenwagen	nur 29,95
H0	**Piko** BR 01	nur 94,95
	BR 38 mit Windleitblechen	nur 119,95
	BR 95	nur 109,95
	Saxonia	nur 169,95
	4x 4achs. Reko-Modernisierungswagen	nur 69,95
	30 Oberleitungsmasten	nur 29,95
	4 Lichtsignale	nur 39,95
	100 gerade oder gebogene Schienen	nur 49,95
	Lichttrafo Z 1 25 VA für Zubehör	nur 29,95
	10 1armige Lampen	nur 29,95
	Warnblinkanlage	nur 19,95
	Russ. B0 w + 2 Wagen	nur 109,95
	Roco BR 74 (z. Zt. Lieferengpaß)	nur 149,99
	Rivarossi BR 59	nur 449,99

Bestellungen, Angebote, Anfragen, Angebotslisten an
MICHAS BAHNHOF · AM TAUENTZIEN
NÜRNBERGER STR. 21 · 10789 BERLIN (30), ab 14 h
Telefon 0 30/2 18 66 11 · Fax 0 30/2 18 26 46

Hallo, **ROCO-Freunde!**
Sie **brauchen ROCO-Ersatzteile** und es ist kein Händler in der Nähe?
Macht nichts; denn **wir liefern** problemlos auf dem Postweg!
MODELLBAHNVERTRIEB · POSTFACH
30908 ISERNHAGEN

WERNER KRATZ MODELLBAHNEN
Viktoriastraße 6 · 56068 Koblenz
Telefon 0261/18627 · Fax 18690

– Systemumstellungen
– Faulhaber-Motorisierungen in N + H0

Unterlagen gegen DM 4,- Porto.

Breidenbach's Spielzeugmärkte
Wir machen viel Werbung für gute Märkte
Sa. 29. Okt. **48149 Münster** Schützenhof, Steinfurtstr. 104

MÄRKLIN UND TRIX SPEZIALMARKT
Sa. 29. Okt. **47493 Rheinberg** Stadthalle
So. 30. Okt. **26123 Oldenburg** Weser-Ems-Halle
SO. 30. Okt. **32312 Lübbecke**, Westf. Stadthalle
Sa. 5. Nov. **59067 Hamm** Westenschützenhof, Wilhelmstr. 150
Sa. 5. Nov. **49205 Gaste** bei OS Restaurant Thies
So. 6. Nov. **32257 Bünde** Stadthalle, Steinmeisterstr.
So. 6. Nov. **33100 Paderborn** Schützenhalle, Löffelmannweg
So. 6. Nov. **27751 Delmenhorst** Rest. Zur Pultern, Sykerstr. 302

2. Norddeutscher Spezialmarkt für MÄRKLIN UND TRIX PRODUKTE
Sa. 12. Nov. **21218 Seevetal-Hittfeld** Veranstaltungszentrum
Sa. 12. Nov. **26441 Jever** Schützenhaus, Schützenhofstr. 47
So. 13. Nov. **Eupen (Belgien)** Festhalle Kettenis 11-17 Uhr nur ein paar Kilometer von Aachen entfernt
So. 13. Nov. **41517 Grevenbroich** Erfthalle in Frimmersdorf 13-18 Uhr
Mi. 16. Nov. **48492 Wettringen** Bürgerhalle, 13-18 Uhr
Mi. 16. Nov. **44867 Wattenscheid** Gänsereiterhalle, Watt.Hellweg 232 13-18 Uhr
Sa. 19. Nov. **59494 Soest-Ampen** Schützenhaus, Werler Landstr. 232
Sa. 19. Nov. **Venlo (Holland)** EVENEMENTEN-COMPLEX 11-17 Uhr die Halle ist 3000 m² groß, in Holland finden Märkte Samstags statt!
Sa. 26. Nov. **21334 Lüneburg** Schützenhaus
So. 22. Nov. **49811 Lingen/Ems** Emslandhallen
Sa. 3. Dez. **Enschede/NL** Halle Diekman

An- + Verkauf von Modelleisenbahnen, Autos, Rennbahnen, altem Spielzeug. Sonntags auch Puppen.
Info (0 25 53) 48 91 Fax (0 25 53) 8 07 70
Öffnungszeiten: Sa. 10.00-14.00 Uhr, So. 11.00-17.00 Uhr

Modellbahnversand G. Fortkord
Berliner Str. 109* 33330 Gütersloh Tel. 05241-2 61 51 Fax 05241-2 84 92

Märklin Total I – H0 – Z
Superpreis: 2200 K-Gleis DM 2,17
Raritäten ab 1935 - Export - Digital - MHI-Sonderserien
Kompl. Preislisten gegen DM 3,- in Briefmarken

Preiswerte Modellbahntechnik in Riesenauswahl



MODELLBAHNHOF OSTSTEINBEK
geöffnet: Mo.–Fr. 9.00–18.00 Uhr, Sa. 9.00–13.00 Uhr
2000 Oststeinbek · Im Hegen 4 · Tel.: 040/712 00 64
hinter Wertkauf – bei den Eisenbahnwagen – Eigene Parkplätze
Autobahnabfahrt Hamburg-Ojendorf

modellbahnen & modellautos plastikmodellbau **Turberg**
Ein einmaliges Sortiment von über 400 Lieferanten und 60000 Artikeln, darunter umfangreiche Fachliteratur, 500 Video-Titel und eine ständige Ausstellung von über 1000 Lokomotiven in Vitrinen warten auf Ihren Besuch. Keine Versandlisten!

Zentrale	**Rankestraße 24**	**10789 Berlin**	**Telefon 030/8833467**
Filiale	**Kurfürstendamm 227**	**10719 Berlin**	**Telefax 030/2184525**

An- und Verkauf · Tausch

Modell-Eisenbahnen **Martin Seide**

NEU: **63739 Aschaffenburg** · Löherstraße 37 (Nähe Parkhaus) Telefon 0 60 21/2 87 80 · Telefax 0 60 21/2 87 89
63897 Miltenberg/Main · Ankergasse 15 + 22 · Telefon 0 93 71/6 94 70 Telefax 0 93 71/59 06
63911 Trennfurt/Main · Trennfurter Straße 44 · Telefon 0 93 72/15 75
98617 Meiningen (Thüringen) · Adelheidstraße 13 · Telefon 0 36 93/4 13 91

Raritäten · Sondermodelle · Fertiganlagen · Service · Anlagenbau

BAUEN SIE IHREN TRAUM!
Wir liefern Ihnen die Präzisionswerkzeuge, die Werkstoffe und die Werkzeugmaschinen, damit Sie Ihre Eisenbahnträume nachbauen können.
FOHRMANN HAT EIN HERZ FÜR ALLE MODELLBAUER - UND DIE LANGJÄHRIGE ERFAHRUNG
Den sehr informativen Lieferkatalog MEB senden wir Ihnen gern gegen DM 6,50 per Scheck oder in Briefmarken zu. (Ausland: gegen 6 internat. Antwortscheine). Diese Schutzgebühr wird beim Kauf angerechnet.



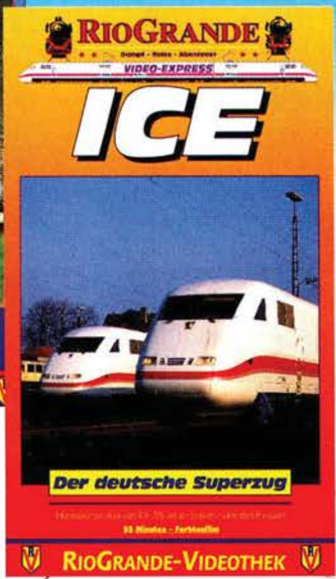
fohrmann-WERKZEUGE für Feinmechanik und Modellbau GmbH
Sydowstr. 7c-d · D-45731 Waltrop · Tel. 0 23 09/29 62

DER VIDEO-EXPRESS VON

trans press



Dampf und Donner im Weserbergland
Die Ottenberger 44
Mit der 44 und ihrem schweren Durchgangsgüterzug von Ottbergen nach Northeim.
55 min
DM/sFr 49,90/öS 449,–
Best.-Nr. **72111**



ICE
Alles neu: Technik, Tunnel, Strecken – der deutsche Superzug auf einem brillanten Video.
55 min
DM/sFr 29,95/öS 270,–
Best.-Nr. **72020**



Gute alte Dampflokzeit



Gute alte Dampfeisenbahn
Stolze Dampfrösser zwischen Halle und Harz – und die Dampf-Schmalspurbahn im schönen Selketal.
58 min
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Best.-Nr. **72004**

Nordland-Expreß
Durch Schleswig-Holstein; Gezogen werden unsere Dampfzüge von 01 1000 und 042 271, zwei legendären Dampfrössern. Einmalig: Die historischen Aufnahmen
55 min
DM/sFr 39,90/öS 359,–*
Best.-Nr. **72040**

NEU

Adler, Jumbos, Krokodile
Die Jubiläumsparaden Nürnberg 1985
Die großen DB-Jubiläumsparaden Nürnberg 1985 – 60 liebevoll restaurierte Züge aus allen Epochen.
55 min
DM/sFr 39,90/öS 359,–*
Best.-Nr. **72016**

NEU

Ob mächtige, dampfspeiende Güterzug-Dampfloks, fauchende Schnellzug-Dampfloks oder imposante Ellok-Riesen – der „Faszination Eisenbahn" erliegen wir immer wieder.
Erleben und genießen Sie in einmalig schönen Aufnahmen Loks und Wagen in ihrer natürlichen Umgebung und auf herrlichen Strecken. Die RIO-GRANDE Eisenbahn-Videos bieten Ihnen Eisenbahn-Erlebnisse in höchster Qualität. Freuen Sie sich auf Ihre Lieblings-Videos – und das zu sagenhaft günstigen Preisen.





NEU

Dampflok-Jumbos auf großer Fahrt
Die Stars der Dampfloks – ob 01, 03, 18 201 oder 44, 50, 95, 99.17 und 99.72 – die Großen auf einem Film.
55 min
DM/sFr 29,95/öS 270,–
Best.-Nr. **72001**

Faszination Schnellzug-Dampflok
Mit der berühmten 01 unterwegs in Deutschland
Mächtige Treibräder – Höchstgeschwindigkeit 130 km/h – erleben Sie 01 118 bei zahlreichen Fahrten auf deutschen Bahnen.
55 min
DM/sFr 39,90/öS 359,–*
Best.-Nr. **72024**



Mit der 01.10 von Hamburg nach Westerland
Unwiederbringliche Bilddokumente über die 01.10-Rennstrecke im hohen Norden und die Schnellzug-Dampflokomotiven; 58 min
DM/sFr 49,90/öS 449,–
Best.-Nr. **72109**

Da wird die „gute alte Zeit" der großen Güterzug-Dampfloks wieder lebendig – teilweise mit extra zusammengestellten, stilechten Zügen. Für Freunde der schweren und kraftvollen 58 311 und 58 408: Beide Filme auf einem Video. Bestell-Nr. 72034
Der Super-Preis
DM/sFr
99,90
öS 899,–



58 311
Preußens Gloria für schwere Züge
Erleben Sie 58 311 auf den ungemein reizvollen Strecken in Thüringen und Sachsen. 58 min
DM/sFr 59,90/öS 539,–
Best.-Nr. **72032**



58 408
Die G 12 im Sachsenland
58 408 in exzellenten historischen Schwarzweiß-Szenen vor einem typischen Güterzug im Erzgebirge.
58 min
DM/sFr 59,90/öS 539,–
Best.-Nr. **72033**

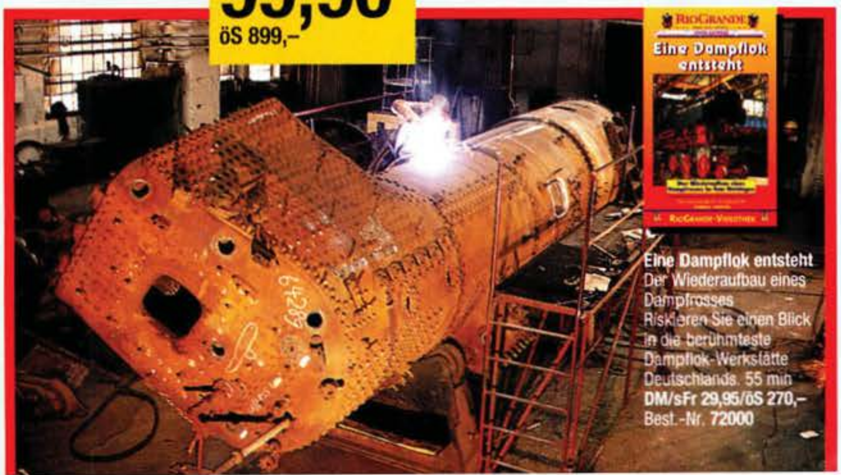


NEU

NEU

50 622
Das vielseitige Arbeitstier
Die mächtige 50 622 vor einem stilechten Güterzug und einmalige historische Szenen von Bundesbahn-50ern.
58 min
DM/sFr 59,90/öS 539,–*
Best.-Nr. **72029**

50 849
Die Traditionslok 50 849 mit ihren „großen Ohren" und die historischen Szenen von DR-50ern begeistern Sie.
58 min
DM/sFr 59,90/öS 539,–*
Best.-Nr. **72030**



Eine Dampflok entsteht
Der Wiederaufbau eines Dampfrosses
Riskieren Sie einen Blick in die berühmteste Dampflok-Werkstätte Deutschlands. 55 min
DM/sFr 29,95/öS 270,–
Best.-Nr. **72000**



Eine Dampflok kehrt heim
58 1111
Auf Erzgebirgsstrecken mit der preußischen G 12.
58 min
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Best.-Nr. **72047**

Für die Freunde der 1921 in Karlsruhe gebauten G 12: Erleben Sie noch einmal die kraftvolle Leistung der G 12 auf den alten Strecken, dem Bergland in Thüringen und Sachsen.
Beide Filme = 1 Video.
Bestell-Nr. 72049
DM/sFr
59,90
öS 539,–



Endstation Aue
Mit der Fahrt der Museumslok 58 311 wurde 1993 an die große Zeit der G 12 im Erzgebirge erinnert.
58 min
DM/sFr 39,90/öS 359,–
Best.-Nr. **72048**

WELT AUF VIDEO

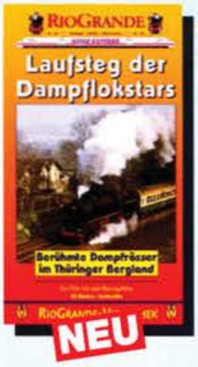
RioGrande VIDEOTHEK



Auf den Spuren der Interzonenzüge
Plandampf-Aktionen der Jahre 1992 und 1993 mit den Schnellzugloks 01 137, 531 und 03 1010 (Teil 2).
55 min
DM/sFr 39,90/öS 359,–*
Best.-Nr. **72065**



Dampfdrehscheibe Lobenstein
Der stimmungsvolle Film zeigt die Baureihen 65, 86, 50 und 58 und die 38 1182 auf Fahrt.
58 min
DM/sFr 39,90/öS 359,–*
Best.-Nr. **72066**



Laufsteg der Dampflokstars
Sehen Sie die berühmtesten deutschen Dampfloktypen vor schweren Zügen – die Stars des Bw Arnstadt.
55 min
DM/sFr 39,90/öS 359,–*
Best.-Nr. **72067**



Arnstadt
01 1531, 38 1182, 44 1093, 50 3688, 91 6580, 94 1292 und 95 027: Unser Film zeigt sie auf den reizvollen Strekken imThüringer Bergland.
55 min
DM/sFr 39,90/öS 359,–*
Best.-Nr. **72068**

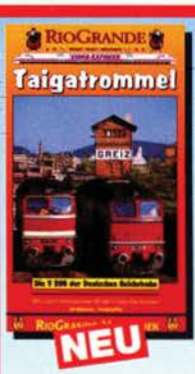
Bebra–Erfurt
Die legendäre 01-Strecke
Dieses Video zeigt den 1. Teil unseres Films über die Plandampf-Aktionen der Jahre 1992 und 1993 mit den Schnellzugloks 01 137, 531 und 03 1010. Teil 2: Auf den Spuren der Interzonenzüge.
55 min
DM/sFr 39,90/öS 359,–*
Best.-Nr. **72064**



Thüringen – das garantiert wunderschöne Strecken, imposante Lokgiganten und historische Züge. Hier können wir Ihnen nur eine Auswahl der lieferbaren Videos zeigen, deshalb – noch heute Gesamtprospekt anfordern, Bestell-Nr. 99702.



Hof
Die berühmte 01-Hochburg
Tolle Szenen aus den 70er Jahren mit Motiven von heute. Erleben Sie den beeindruckenden Dampfbetrieb mit der 01 auf der Schiefen Ebene.
55 min
DM/sFr 49,90/öS 449,–*
Best.-Nr. **72117**



Taigatrommel
Die V 200 der DR
Laut und stark – die sowjetischen Großdieselloks der Baureihe V 200 in ihrem ehemaligen typischen Einsatzgebieten und in wertvollen historischen Szenen.
58 min
DM/sFr 39,90/öS 359,–*
Best.-Nr. **72037**



Hiermit können Sie sofort Ihre Eisenbahn-Videos bestellen

Die Bestellkarte für Ihre RIO-GRANDE-Videos

	Ex.	72000	**Dampflok entsteht**	29,95/270,–
	Ex.	72001	**Dampflok-Jumbos**	29,95/270,–
	Ex.	72004	**Dampfeisenbahn**	39,90/359,–
	Ex.	72016	**Adler, Jumbos, Krokodile**	* 39,90/359,–
	Ex.	72020	**ICE**	29,95/270,–
	Ex.	72024	**Schnellzug-Dampflok**	* 39,90/359,–
	Ex.	72029	**50 622**	* 59,90/539,–
	Ex.	72030	**50 849**	* 59,90/539,–
	Ex.	72032	**58 311**	59,90/539,–
	Ex.	72033	**58 408**	59,90/539,–
	Ex.	72034	**58 311 + 58 408**	99,90/899,–
	Ex.	72037	**Taigatrommel**	* 39,90/359,–
	Ex.	72040	**Nordland-Expreß**	* 39,90/359,–
	Ex.	72047	**Dampflok kehrt heim**	39,90/359,–
	Ex.	72048	**Endstation Aue**	39,90/359,–
	Ex.	72049	**Aue/Dampflok kehrt...**	59,90/539,–
	Ex.	72064	**Bebra–Erfurt**	* 39,90/359,–
	Ex.	72065	**Interzonenzüge**	* 39,90/359,–
	Ex.	72066	**Lobenstein**	* 39,90/359,–
	Ex.	72067	**Laufsteg Dampflok...**	* 39,90/359,–
	Ex.	72068	**Arnstadt**	* 39,90/359,–
	Ex.	72100	**Tauernbahn**	39,90/359,–
	Ex.	72101	**Arlbergbahn**	39,90/359,–
	Ex.	72102	**Karwendelbahn**	39,90/359,–
	Ex.	72104	**Zillertal/Achensee**	39,90/359,–
	Ex.	72105	**Brennerbahn**	39,90/359,–
	Ex.	72106	**Bahnerlebnis Tirol 1**	59,90/539,–
	Ex.	72108	**Rio Grande**	39,90/359,–
	Ex.	72109	**01.10 HH-Westerland**	49,90/449,–
	Ex.	72111	**Dampf Weserbergland**	49,90/449,–
	Ex.	72117	**Hof 01-Hochburg**	* 49,90/449,–
	Ex.	72121	**Rhät. Raritätenkabinett**	* 49,90/449,–
	Ex.	72125	**Dampfsymph. Erzberg**	* 49,90/449,–
	Ex.	**99702**	**Gesamtprospekt Eisenbahn**	**kostenlos**

Alle Filme nur für System VHS lieferbar.
* Video erscheint Oktober–Dezember 1994
Preisangabe: DM+sFr/öS

Regie: Joachim Schmidt

Bitte senden Sie mir die Videos

Inland: ❑ mit Rechnung ❑ per Nachnahme
Ausland: ❑ nur Vorkasse möglich

Versandkostenanteil Inland: 5,– DM. Für Bestellungen ab 150,– DM berechnen wir im Inland keinen Versandkostenanteil. Versandkosten Europ. Ausland: 12,– DM. Umtausch nur von ungeöffneten und eingeschweißten Kassetten möglich.
Mit Ihren Lieferbedingungen bin ich einverstanden:

✗ Datum ✗ Unterschrift (bitte Anschrift umseitig nicht vergessen)

Einfacher können Sie Videos nicht kaufen:

- Keine Club-Mitgliedschaft
- Kein Kaufzwang
- Bequeme Auswahl in aller Ruhe
- Kauf rund um die Uhr – Ihr Briefkasten hat immer geöffnet
- **Telefonische Bestellung: 07 11 – 21080-0**
  Ab 18.00 Uhr meldet sich unser Anrufbeantworter.

H0 Piko-Gützold Lok o. Lokgehäuse V180 m. 2 weißen Streifen. Baum, Röderring 43, 35396 Giessen, Tel. (0641) 3032396 o. 57351 **G**

Laternen, Mützen, Schilder u. sonstige Raritäten der Deutschen Bahn von vor 1945 gesucht. O. Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, 70197 Stuttgart, Tel. (0711) 6599106 **G**

Sächsische Eisenbahnuniformjacke und -mütze dringend gesucht. Jede Zuschrift wird garantiert beantwortet. O. Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, 70197 Stuttgart **G**

Suche TT BR 52, Kleinserie, Bestzst., m. Preisang. Chr. Behr, Hermsdorfer Str. 9, 01159 Dresden

Lokomotivmodell 1:20 oder größer gesucht zu Dekorationszwecken, evtl. auch Wagen, nur Regelspur, kein Holzmodell. Fotos m. Preisvorst. an Stephan Peter, Gnadengasse 5, 89340 Leipheim/Riedh., Fotos gar. zurück **G**

H0-Fan, Tausch, An- u. Verkauf von H0e-Loks, Wagen u. Ersatzteilen, Rollwagen, Liste gg. Rückporto. Radlegger, Tel. (089) 2718967 ab 17 Uhr **G**

Südniedersachsen: H0/H0e/m ges. Modellbahnen + Autos. G. Krimphoff, Tiedexer Tor 12, 37574 Einbeck **G**

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Lok Magazin Nr. 1-59, Erstausgabe Kursbuch Deutsche Länderbahnen 1914 mit Orient Express. Gebot unter Tel. (030) 7863387

Verk. Samml. v. Eisenbahnbüchern d. transpress Verl., Kursbuch DB, DR, Programmh. v. Sonderfahrten. Liste gg. DM 3.- in Briefm. von Steffen Grosser, Chr.-Weissmantel-Str. 6, 01917 Kamenz, Tel. (03578) 302216

Modelleisenbahner 12/53 bis 12/90, nur komplett, und div. DDR-Literatur. M. Kunze, Oberspreestr. 59, 12439 Berlin, Tel. (030) 6302471

Verk. ME 1952-90, DM 470.-, BTTB rollendes Mat. Liste gegen Freiumschlag. Wilhelmi, Lettenweg 2, 67434 Neustadt, Tel. (06321) 32146

MEB 1977-1991, je Jahrg. DM 15.-. H. Nestler, Fontanestr. 10, 04289 Leipzig

Verk. Broschüren SVT 175, ein Schnelltriebw. der DR, Format 14,8 x 22,5, 22 Seiten, 14 Fotos, Lieferung gegen Zahlung von 5 x DM 1.- in Briefmarken. K. Heime, Paul-Junius-Str. 57, 10369 Berlin

NEU - Videos Eisen- u. Straßenbahn, 240 Min. Volldampf + Schmalspurparadies nur DM 59.- + NN oder DM 4,50 Porto. Bestell. + Info bei WEST-VIDEO, Postf. 2651, 33354 Rheda-Wiedenbrück **G**

Eisenbahnliteratur: transpress u.a.; Lokarchive, Verkehrsgeschichte, ab DM 3.-. Liste gegen DM 1.- in Briefmarken bei J. Trowe, Erlenbusch 2, 06846 Dessau

Biete Modelleisenbahner Jahrgang 1963-1994. Angebote unter **Chiffre M-11/9083**

Modelleisenbahner, Jahrgänge 1952-1990, gebunden, weiter bis heute ungebunden, auf VB zu verkaufen. S. Müller, Hauptstr. 72, 14776 Brandenburg, Tel. (03381) 220354

Sammlungsauflösung: Kursbücher, DV, DS, FztH, Literatur, Monatshefte, Bücher, Kataloge, Poster, Videos u.v.a. m. Liste gg. DM 2.- von Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Verkaufe Modelleisenbahner 1952-1994 an Selbstabholer für DM 450.-. Tel. (030) 2820407

Verkaufe MIBA Heft 1/91 - 5/92 sowie MEB, verschiedene Ausgaben. Preis VB. Andreas Bickel, Hedwigsweg 44, 98574 Schmalkalden, Tel. (03683) 603591

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

Suche Hefte GLEISPLÄNE-TT und INS RICHTIGE GLEIS MIT DER TT-BAHN, letzte Ausgaben. Tel. (02332) 83975

Suche: Dampflokarchiv 3, Rügensche Kleinbahnen, Franzburger KrB, Schmalspurb. der Oberlausitz, Dampflokomotiven in Glasers Annalen, MITROPA 1966. Preisang.! Knapp, Postf. 1407, 88308 Isny

Transpress-Verlag: Straßenbahnarchiv Bände 4, 5 und 7 gesucht. Angebote H. Scheffler, Tel. (0371) 773659

VERKAUF
Fotos + Dias

Dias, WPK-Fotos u. Farbnegative von DB, DR, DB-AG, Tr zu verkaufen. R. Guther, Im Tal 31, 14532 Kleinmachnow

Schmalspurfans: 2 hist. vertonte Schmalfilme Wilkau-Kirchberg u. Schönheide-Rothenkirchen auf Video je DM 30.-. Diaserien von 72-80, je 15 Stck. DM 20.- bei J. Walther, A.-Funk-Str. 15, 08066 Zwickau od. an Fahrtagen in Schönheide

Für Schmalspurfreunde: Hefte-Bilder-Zeichnungen von alten Kleinbahnen, Loks, Wagen u.v.m. Infos anf. Tel. (03381) 300752 **G**

ANKAUF
Fotos + Dias

Suche orig. KB-Dias von der ehem. innerdeutschen Grenze - auch im Zusammenhang mit Bahnhöfen, S- und U-Bahnen, Zügen, Straßen u.ä. Dieter Jährig, Stöcklstr. 14, 09125 Chemnitz

Suche Fotos, Dias der Strecken Artern-Naumburg, Sondershausen-Bretleben, Großheringen-Straußfurt und Erfurt-Nordhausen. W. Herdam, Str. d. Jugend 15, 06556 Artern, Tel. (03466) 320589

Suche Fotos u. Daten der ehem. Nebenbahn Frohburg-Kohren Sahlis. M. Hanf, Kärnerstr. 24, 04454 Holzhausen (Sachs)

BÖRSEN + AUKTIONEN

Deutschlands größter Kofferraummarkt für altes Spielzeug u. Eisenbahnen, nur 11. Nov. 94. DU-Rheinhausen, Glückaufplatz, Schwarzenberger Str., Info: Tel. (05021) 4020 **G**

Offenberg's Ost-Börsen, Sonneberg, 4.12.94, 10-16 Uhr, Bahnhofsgaststätte. Tel. (0611) 376684 od. 85843 **G**

Offenberg's Ost-Börsen, Zittau, 11.12.94, 10-16 Uhr, Gaststätte Burgdeich, Tel. (0611) 376684 od. 85843 **G**

Modellbahnbörse BERLIN am 04. Dezember von 9-13 Uhr in 12679 Berlin, L.-Renn-Str. 1. Info: Herzog (030) 5452294 **G**

19.11., 11-18 Uhr/ 20.11., 10-18 Uhr, Realschule Wentorf/HH-Berged. Ausstellung: IIm - N u.a. 4 Anlagen IIm, I, 0, 0e, Video, Trödelm., Cafet. Schwerpunkt Mecklenburg, Vereine Arge Spur0 HH; Modellbau AG RS. Info: (040) 7202743 o. (040) 7222897

Große Modellbahn-, Auto-Börse in Bad Langensalza am 27.11.94 von 10-16 Uhr im Kultur- und Kongreßzentrum. Tisch DM 15.-. Infos: (05684) 6427

1. Gifhorner Spielzeugmarkt! 10.12.94, 11-16 Uhr. Info f. priv. u. gewerbl. Anbieter: Tel. (0511) 496211 **G**

Modellbahnbörse in Bad Langensalza am 27.11.94 von 10-16 Uhr im Kulturhaus. Info: J. Berndt, Bad Nauheimer Str. 10, 99947 Bad Langensalza, Tel. (03603) 815621 **G**

Offenberg's Ost-Börsen, Halberstadt, Straßenbahndepot, Nostalgiefahrten, Tel. (0611) 376684 od. 85843 **G**

Offenberg's Ost-Börsen, Rostock, Stadthalle, 10-16 Uhr, Tel. (0611) 376684 od. 85843 **G**

Würzburger Eisenbahn-, Puppen- & Spielzeugmarkt, So. 06. Nov. 94, MZWH Wü-Gerbronn. Tel. (06239) 4469 **G**

Die neue Anschrift:
MODELLEISENBAHNER
Pietsch + Scholten
Verlag GmbH
Postfach 103743
70032 Stuttgart
Tel. (07 11) 2108078
Fax (07 11) 2360415

DIES + DAS

Welcher jg. Modellbahn-Freund, Bastler od. Heimwerker (ca. 15 - 35 J.) aus Dresden u. Umgebung möchte gern in einer Hobby-Werkstatt nach Herzenslust löten, bohren, sägen... u. alle Maschinen kostenlos mitbenutzen? Liebe Eltern, vielleicht wäre das ein Tip für Ihren Sohn?? Es entstehen keine Kosten! Bei Interesse melde Dich bitte bei Günther Grunow, Hubertusstr. 72, 01129 Dresden

Welcher Leser ermittelt mir den heutigen Wert folgender Kamera: Praktica, Typ BCA, zwei Teleobj., ein Blitzlichtad., sowie div. Zubehör. Martin Gautzsch, Tel. (05105) 80213, bitte ab 20 Uhr

Der schnellste Draht zur Anzeigenabteilung:
Fax (07 11) 236 04 15

3. Verkaufs-Video-Glühweintag, special guests: die Dresdener Dampflokführer, 10.12.94, 9-17 Uhr, Verein 01137, 01279 Dresden, Hermannstädter Str. 5, Info: Waack, Tel. (0351) 2522314

Urlaub an der Brockenbahn! Verm. in Schierke/Harz komfort. FeWo, kompl., ganzjährig, f. DM 80.- pro Tag, ruh. u. zentr. Lage, 10 Min. zur Brockenbahn. Tel. (039455) 218

Strecke Chemnitz-Stollberg wird 1995 100 Jahre alt. Suche für Ausstellung alles, was mit der Strecke zu tun hat. Dieter Jährig, Stöcklstr. 14, 09125 Chemnitz

Historische Wertpapiere und Aktien zu verkaufen. Info von Roland Voß, Falkenberger Chaussee 26, 13051 Berlin

Su. Kontakt zu PIKO-H0-Freunden a. d. Raum Schwerin. Thomas Kuhlendahl, Königsberger Str. 22 a, 27711 Osterholz-Scharmbeck

Suche zum Nachbau des ehem. Bf. Lehnin alles über die Lehniner Kleinbahn, kopiert od. Fotos (gar. zurück). G. Schönrock, Käthe-Kollwitz-Str. 13, 14478 Potsdam

Gleisplan BF Bingerbrück u. Bingen Jahrg. 1944 + 1949, 120 x 80 cm. Kopie DM 30.-. Tel. (06721) 2215

Biete MEB-Kalender Jg. 81-93 gegen Gebot bzw. Tausch gg. TT-Art. Martin, P.-Gerhardt-Str. 29, 09130 Chemnitz, Tel. (0371) 413973

Lokfabrik- u. Waggonfabrikschilder gesucht. Tausch u. Kauf. H.-P. Schmitz, Unterer Berg 3, 56814 Landkern, Tel. (02653) 8178

Freie Fahrt bis ins Wohnzimmer –
das MODELLEISENBAHNER-Jahresabonnement für nur
48 Mark.
Bestellung per Telefon (07 11) 210 80 78 oder per Fax (07 11) 236 04 15.

Suche bayer. Signalflügel von der Bibertalbahn Nürnberg-Großhabersdorf + weiter: Fahrkarten, Pläne, Fotos, Dias, Literatur u.a. Angebote an ZEF e.V., Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Suche Betriebsbuch von 120089 Taigatrommel, auch Kopie und Fotos. Weidemann, Tel. (07541) 6819

Original Waggonfabrikschilder zu verkaufen. Viele Raritäten, alles günstige Festpreise. Umfangreiche Liste für DM 3.- in Briefmarken. H.-P. Schmitz, Unterer Berg 3, 56814 Landkern

Sind Sie TT-Modellbahner? Dann sollten Sie uns kennenlernen: Info gegen DM 3.- Rückporto beim: Arbeitskreis TT-Modellbahn e.V., Wallburgstr. 4 in 42857 Remscheid **G**

Alte Dampf-Eisenbahnen 1920-1959, Video-Gratis-Prospekt von: Fleischmann-Film, 84028 Landshut, Altstadt 90, ME **G**

Wochenend-Exkursion zur ehem. Smb. Rathenow-Paulinenaue-Nauen. Info-Tel.: (03381) 300752 **G**

Umbauten auf Faulhaber mit Schwungmassen- und Getriebeänderungen, Reparaturen, Dreh- und Fräsarbeiten. Piko, Hruska, Gützold, TT, Fleischmann, Roco usw. Preis auf Anfrage gg. Rückumschlag. W. Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld**G**

MPSB-Freunde: Suche Mitstreiter für den Aufbau einer MPSB-(Museums-)Strecke. G. Altrock, Am Berl 14, 13051 Berlin

Anzeigenschluß 1/95: Mittwoch 23.11.94.

IN LETZTER MINUTE

Bild- und Filmmaterial von 524924 sowie Infos von letzten Einsätzen gesucht. Jens Majek, Jägerstr. 5 b, 09380 Thalheim

Suche H0-Gleismat. u. Weichen (Pilz); Loks, z. B. Piko BR 01, 03, 41, 95, 38, 50, von Roco BR 44, 23, 50 und Wagen u. Zubeh. Bei Interesse auch Tausch gegen TT mögl. Zuschr. an Uwe Wilknitz, Lankerstr. 7, 16359 Biesenthal

Ges. Spur 0: Zeuke u. Liebm. Eisenb., u.a. Triebw., Lok m. Tender, 01, Doppelstockw., kl. E-Lok + Wagen; Spur S: Triebwagen + Wagen. Richter, Feldstr. 12, 39448 Westeregeln, Tel. (039268) 2544

4-tlg. Modulanlage in U-Form, 220 x 400 x 200, H0 + H0e, Rollbockanlage, Trix, Express Schiene, aus- u. umbaufähig, ohne rollendes Material, VB DM 1200.-. Info gegen Rückumschl. Lindhorst, Hasenwinkel 32, 27367 Bötersen

Ideal für Einsteiger! Verkaufe H0-Sammlung, für größere Anl. geeignet. Fast alles neuwertig. Preis VS. Tel. (033331) 64065

BR 89 DR u. Sächs., VT 135 DR o. Beiw., BR 56 schwarz, G 82 (31 672) wie graues Sondermod., TT-Material, Lok, Wagen, Signale. Horst Sagolla, Pestalozzistr. 18 c, 02994 Bernsdorf

Märklin Mini Club (Z), Rohbau-Basis 180 x 200 cm, viele Züge u. Zubehör geg. Gebot zu verk. Tel. tagsüber ab 9 Uhr (06131) 704167

Samml.-Auflösung H0 (Piko), 35 Loks, 189 Wagen (unbenutzt), nur Gesamtabgabe, Liste anfordern. Winfried Wöhlte, R.-Wagner-Str. 8, 02943 Weißwasser

LGB-Loks, Wagen, Gleise. Liste gg. Freiumschlag. Dr. J. Kienzerle, Kleinthalstr. 5, 83714 Miesbach

H0-DRG, div. Mod. von. Roc, Tr., Flm., Riv. aus Sammlung (unben.) zu verk. Weiterh. Autom. 1:87 (Ep. 3-5) u. div. Eisenbahn- u. Straßenbahn-Literatur. Liste gg. frank. Umschlag. M. Flade, Bahnhofstr. 25, 09618 Brand-Erbisdorf

Verkaufe Eisenbahnliteratur, ca. 60 Bücher (1910-1993), Piko ab 50er Jahre. Liste gegen Freiumschlag. Baumgarten, Albersweilerweg 16, 12349 Berlin

Biete TT, Loks, Wagen, Zubehör. Liste gegen Freiumschlag. Funke, Lindenstr. 167, 06847 Dessau

Suche u. biete original Bw-, Rbd-Schilder, verschmutzt. Suche besonders Wernigerode, Aue, Halberstadt, Salzwedel, Zittau. Hans Holst, Am Sportplatz 4, 38458 Velpke, Tel. (05364) 3935

Anzeigenschluß
für das
Januar-Heft
1995
ist Mittwoch,
23. November 1994.



Wer hat Angst vor Fahrzeugbausätzen? Fast jeder. Albatros hat diese Marktlücke erkannt und bietet jetzt ein professionell zusammengebautes Modell der kleinen Rügen-Lok 99 4631 an

Fertigmenü

Albatros ist eine neue Firma, die den Modellbahnern die frustrierende Beschäftigung mit Fahrzeugbausätzen ersparen will. Das Unternehmen hat sich darauf spezialisiert, besonders gefragte Bausätze in funktionstüchtige Modelle zu verwandeln. Zunächst will man sich auf Metallbausätze beschränken, die von Otto Normalverbraucher kaum zusammengebaut werden können. Der Umgang mit Messing und





Fast wie im richtigen Leben: Die Frontansicht der Albatros-99 ist perfekt nachgebildet. Beim Vorserienmuster fehlt allerdings noch der Kupplungshaken. Auf echte Kohle muß der Modellheizer nicht verzichten; der Behälter ist gut gefüllt.

Eine typische Lenz-Lok

Das Albatros-Modell ist eine exakte Nachbildung der 99 4631. Diese vierfach gekuppelte Tenderlokomotive fuhr ursprünglich als 51^{m} auf den 750-mm-Gleisen der Rügenschen Kleinbahnen. Vulcan entwickelte den Typ M, die letzte Normalbauart für den Kleinbahnkonzern Lenz & Co. In den Jahren 1913 und 1914 lieferte die Stettiner Lokomotivfabrik die Maschinen 51^{m} und 52^{m} für den Einsatz auf Rügen, 1925 folgte als dritte und letzte die Heißdampflok 53^{mh}. Die guten Erfahrungen mit der 53^{mh} führten dazu, daß die Rügenschen Kleinbahnen auch die ersten beiden Lokomotiven 1927 auf Heißdampf umbauten, um den Kohleverbrauch zu senken. Besonderheit der Loktype M: Vulcan baute die Wasserkästen für immerhin 2,2 Kubikmeter nicht seitlich vom Kessel an, sondern in den Innenrahmen ein. Der Innenrahmen ist oberhalb der Räder bis auf eine Breite von 1 900 mm vergrößert, um möglichst viel Wasser unterzubringen. Nachdem der Kessel der 99 4631 schadhaft geworden war, entschloß sich die Deutsche Reichsbahn nach einer Wirtschaftlichkeitsrechnung, die Lokomotive nicht wieder aufzuarbeiten. Sie wurde 1984 nach Lehrte verkauft. Ihre beiden Schwesterloks 99 4632 und 4633 dampfen noch heute in ihrer alten Heimat.

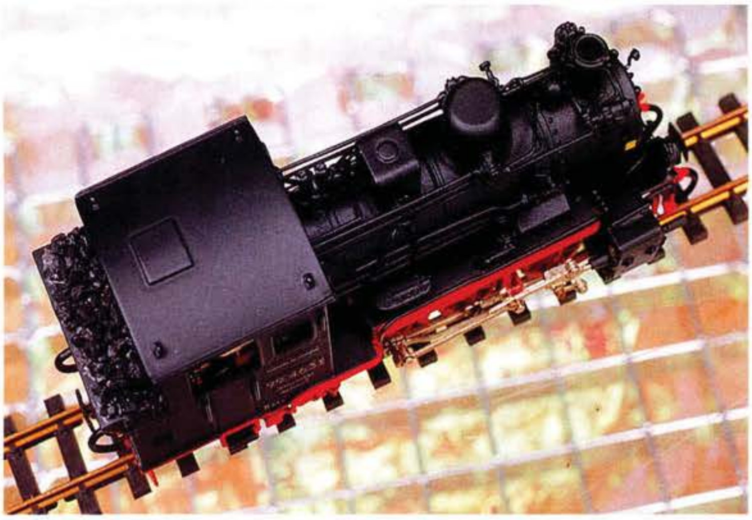
Weißguß verlangt Profiwissen, an einer ansprechenden Lackierung scheitern selbst routinierte Modellbauer oft mangels entsprechender Technik, die für den Hobbybahner unerschwinglich ist. Bisher stand die Funktionstüchtigkeit bei vielen Bausätzen in der Regel im Hintergrund, eher wurden Sammler angesprochen.

Albatros besorgt jetzt den Zusammenbau von Bausätzen in Serie. Teure Maschinen und geschulte Feinmechaniker bürgen für eine optimale Fertigung. Die oft unzulänglichen Antriebe ersetzt die Firma durch spezielle SB-Faulhaber-Motorisierungen. Der Käufer erhält fertige Fahrzeuge, Albatros übernimmt eine sechsmonatige Garantie für ihre Funktionstüchtigkeit. Der Vorteil: Die Optik stimmt, und einem Dauerbetrieb auf der Anlage steht nichts im Wege.

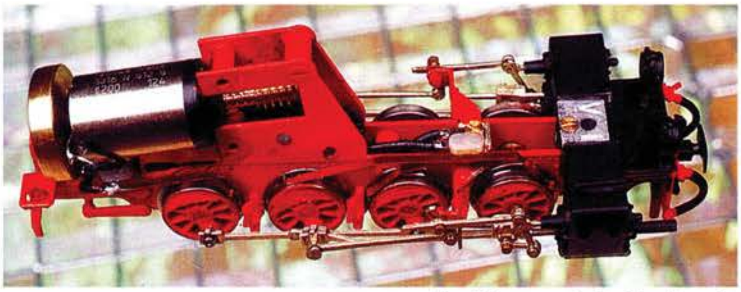
Das erste Albatros-Fertigmodell basiert auf dem Model-Loco-Bausatz ML 250 der Rügen-Lokomotive 99 4631 in der Nenngröße H0e. Griffstangen, Leitungen oder Luftkessel wurden an mehreren Stellen vorbildgetreu abgeändert. Wichtigste Neuerung aber ist ein für diese Lok neu entwickelter Antrieb. Schon der erste Blick ist erfreulich: Die 99 4631 wurde ganz in Metall ausgeführt; selbst die vielen freistehenden Leitungen bestehen aus Metall. Obwohl alle Teile sehr fein gearbeitet sind, macht das Modell keineswegs einen zerbrechlichen Eindruck. Man kann es ohne extremes Zartgefühl anfassen, die Teile sind exakt eingepaßt und solide angelötet. Gehäuse und Fahrgestell bringen mit insgesamt 130 Gramm ein ausreichendes Gewicht auf die Schienen, so daß die Lok auch ohne Haftreifen eine gute Zugkraft entwickelt.

Die Steuerung besteht aus sehr filigranen Teilen. Im Tenderaufsatz der Lokomotive befindet sich echte Kohle. Die kleine Rügen-Lok (siehe Titelthema Seite 6) hat eine saubere schwarze und rote Lackierung; Albatros berücksichtigte sogar die gelben Anschlußkästen der elektrischen Leitungen. Der Antrieb wurde so umgestaltet, daß der Modellbahner eine voll funktionstüchtige Lok für den Anlageneinsatz erhält. Anstelle des Originalantriebs von Model-Loco ist auch hier ein wartungsfreier Faulhaberantrieb von SB-Modellbau installiert. Obwohl nur eine kleine Schwungmasse untergebracht werden konnte, ist die Wirkung frappierend: Der Auslauf würde manchem Normalspurmodell alle Ehre machen.

Der Motor wirkt über eine Schnecke und geradverzahnte Stirnräder auf die dritte Kup-



Sehr filigran wirken die am Kessel angebrachten Leitungen und Armaturen. Anfassen ist erlaubt, denn Lackierung und Zurüstteile sind griffest.



Der ursprüngliche, wenig befriedigende Model-Loco-Antrieb wurde durch einen Faulhaber-Motor mit Schwungmasse von SB-Modellbau ersetzt



Die gelungene Rückseite der kleinen Rügen-Dampflokomotive 99 4631. Auf eine Beleuchtung der Laternen wurde freilich verzichtet.

pelachse der Lokomotive. Die anderen Achsen werden über das Gestänge mitgenommen. Der Antrieb läuft sehr leise und rund. Die Stromabnahme ist betriebssicher aufgebaut, denn an allen vier Rädern der Lokführerseite befinden sich Radschleifkontakte.

Das Modell gibt den Vorbildzustand ohne drittes Spitzenlicht wieder. Auf eine Beleuchtung der Laternen hat Albatros verzichtet und stattdessen den weißen Reflektor imitiert. Eine Beleuchtung hätte den Gesamtaufbau nach Meinung der Firma unnötig kompliziert und verteuert. Geliefert wird die 99 4631 mit exakten Nachbildungen der Bremsschläuche an den Pufferbohlen sowie einem vorbildgetreuen Mittelpuffer. Kuppeln auf der Modellbahn ist aber dennoch möglich: Ein raffiniert am Puffer befestigter Haken schafft eine sichere Verbindung zu Fahrzeugen mit Bemo-Kupplung.

Motor und Getriebe sind zwar wartungsfrei, die Abnahme des Gehäuses ist trotzdem einfach zu bewerkstelligen: Drei Schrauben müssen herausgedreht und die nicht angelöteten Leitungen zu den vorderen Laternen herausgezogen werden. Die Verpackung besteht aus einem blauen, handgearbeiteten Karton mit Schaumstoff-Einsatz, etwas größer als ein Taschenbuch; die Lokomotive wird in diesem Karton vor Beschädigungen gut geschützt.

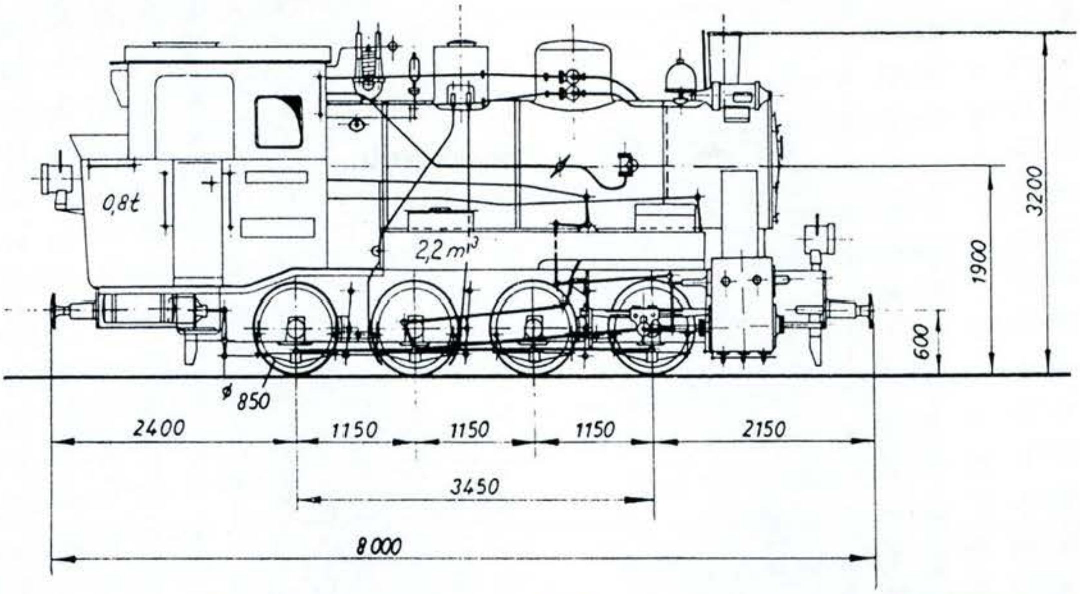
Lohnt es sich für den Modellbahner, dieses Fertigmodell zu kaufen? Eindeutig ja, was die Ausführungsqualität betrifft. Obwohl die Lok 945 Mark kostet, kann man das Preis-Leistungs-Verhältnis für das Fertigmodell als gut bezeichnen. Eine kurze Gegenrechnung: Der Bausatz von Model-Loco kostet rund 400 Mark; hinzu kommt ein SB-Antrieb, der mit etwa 140 Mark zu Buche schlägt. Für zirka 400 Mark mehr wird von Albatros ein perfekt gearbeitetes Fertigmodell geliefert, für das der Hersteller auch noch eine Funktionsgarantie übernimmt.

Berücksichtigt man, daß die Mehrzahl der Lokomotivbausätze spezielle Werkzeuge erfordern, die ebenfalls Geld kosten, daß bei Bausätzen immer wieder Probleme mit nicht passenden Teilen auftreten und daß die Arbeitszeit kaum weniger als 40 Stunden beträgt, läßt sich dieses Fertigmenü, verpackt von Albatros, auf jeden Fall empfehlen.

Uwe Lechner
Andreas Räntzsch

MESS- UND DATENBLATT

99 4631 von Albatros



STECKBRIEF

Hersteller:
Albatros, Trebic/Kaufbeuren

Bezeichnung:
schmalspurige Tenderlokomotive der Deutschen Reichsbahn, Betriebsnummer 99 4631, ehemals Rügensche Kleinbahnen

Nenngröße/Spur:
H0e/9 Millimeter (entspricht Schmalspurbahn 750 mm)

Konstruktionsjahr:
1994

Epoche:
III, ab 1950 (Deutsche Reichsbahn)

Katalognummer:
001

Im Handel seit:
November 1994

Ausführungen:
weitere sind geplant

Gehäuse:
Metall

Fahrgestell:
Metall

Gewicht:
130 Gramm

Kleinster befahrbarer Radius:
300 Millimeter

Kupplung:
bemo-kompatible Bügelkupplung kann angebracht werden

Normen:
NEM

Preis:
945 Mark für das Fertigmodell (incl. SB-Faulhaber-Antrieb; Funktionsgarantie)

ELEKTRIK

Stromsystem:
Gleichstrom

Nennspannung:
12 Volt

Steuerungssystem:
ohne

Stromabnahme:
über alle acht Räder

Motor:
Faulhaber-Motor

Beleuchtung:
ohne

Leistungsaufnahme
10 mA

MECHANIK

Kraftübertragung:
vom Motor über Messingschnecke auf geradverzahnte Stirnräder; die dritte Kuppelachse wird angetrieben, die anderen Achsen werden über das Gestänge mitgenommen

Schwungmasse:
auf Motorwelle, Durchmesser 13 Millimeter

Haftreifen:
keine

Zugkraft:
auf ebener Strecke 20 Gramm
auf 5 Prozent Steigung 13 Gramm
auf 10 Prozent Steigung 9 Gramm

SERVICE

Gehäusedemontage:
Nachdem drei Schrauben gelöst sind, kann das Gehäuse leicht abgenommen werden. Alle Teile sind so stabil, daß das Gehäuse normal angefaßt werden kann.

Zugänglichkeit der Innenteile:
Alle Teile sind sehr gut zugänglich. Der Motor ist wartungsfrei.

Fahrwerte	U_0 [V]	V_0 [km/h]	I_0 [A]	s_0 [mm]
	OHNE LAST			
Anfahren	2,7	8	0,01	–
Kriechen	1,9	5	0,01	–
bei U_{min}	3,0	8	0,01	5
U_{Nenn}	12,0	54	0,01	240
bei 20 km/h	6,1	20	0,01	55
bei 30 km/h	9,2	30	0,01	135

U_0 = Spannung ohne Belastung; ; I_0 = Strom ohne Belastung; s_0 = Auslaufweg ohne Belastung; U_{Nenn} = Nennspannung; U_{min} = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt

Zurüstteile:
keine Teile vorgesehen, nur die Kupplung muß angebracht werden, wenn die Lokomotive auf der Anlage eingesetzt werden soll.

Bedienungsanleitung:
kurzer Vorbildteil, die Abnahme des Gehäuses wird beschrieben, Hinweise auf Schmierstellen

Verpackung:
Kartonschachtel mit Schaumstoffeinlage; die Lok kann in dieser Verpackung sicher aufbewahrt werden.

Ersatzteilversorgung:
über den Hersteller Albatros

Maßvergleich	Vorbild [mm]	1:87 [mm]	Modell [mm]
Länge über Puffer	8000	91,9	91,4
Höhe über Schienenoberkante	3200	36,8	37,0
Höhe Kesselmitte über SO	1900	21,8	22,0
Gesamtachsstand	3450	39,7	39,5
Kuppelachsstand	3450	39,7	39,5
Treibraddurchmesser	850	9,8	9,8





Erläuterungen zu den Diagrammen: Ein Fahrverhalten, wie man es sich bei einer Schmalspurlokomotive wünscht! Voll aufgedrehter Trafo (12 Volt) und die 99 4631 von Albatros bringt es mit ihrem Faulhaber-Motor ohne Belastung auf 54 km/h. Das Vorbild durfte auf den Gleisen der Rügenschen Kleinbahnen 30 km/h fahren, diese Geschwindigkeit erreicht das Modell bei etwas mehr als 9 Volt. Von einer überhöhten Geschwindigkeit kann aber keine Rede sein, denn ein angehängter Zug reduziert die Höchstgeschwindigkeit auf das vorbildgetreue Maß. Der Auslaufweg des Modells ist erstaunlich lang. An 250 Millimeter bei 12 Volt Spannung wird man sich in der Nenngröße H0e im Anlageneinsatz gewöhnen müssen. Auch im mittleren Regelbereich, etwa bei 6 bis 10 Volt, ist der Auslauf beachtlich. Das beste Regelverhalten des Faulhabermotors wird mit gut geglättetem Gleichstrom erzielt. Verbesserungsfähig wäre an diesem Modell allenfalls, daß ein Anfahren bei noch niedrigerer Spannung möglich sein sollte. Alles in allem hat das Modell Fahreigenschaften, die einen regulären Anlageneinsatz empfehlen, es handelt sich keineswegs um eine Lokomotive, die nur in der Vitrine stehen darf.

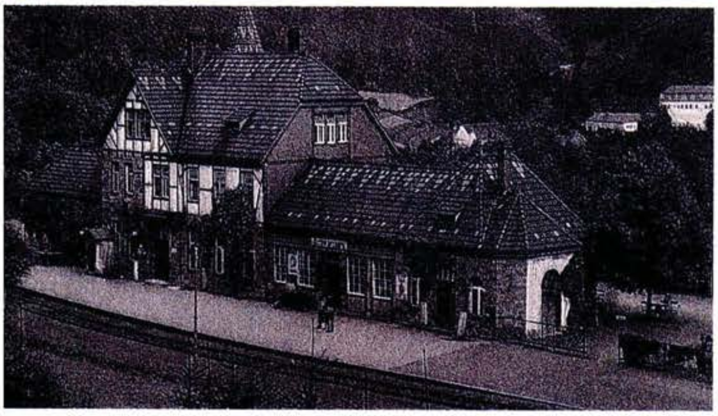
Der MODELLEISENBAHNER gab die Anregung, Faller setzte die Idee im Maßstab 1:87 um. Das attraktive Vorbild des Bahnhofs Schwarzburg im Thüringer Wald hat eine sehr ungewöhnliche Geschichte

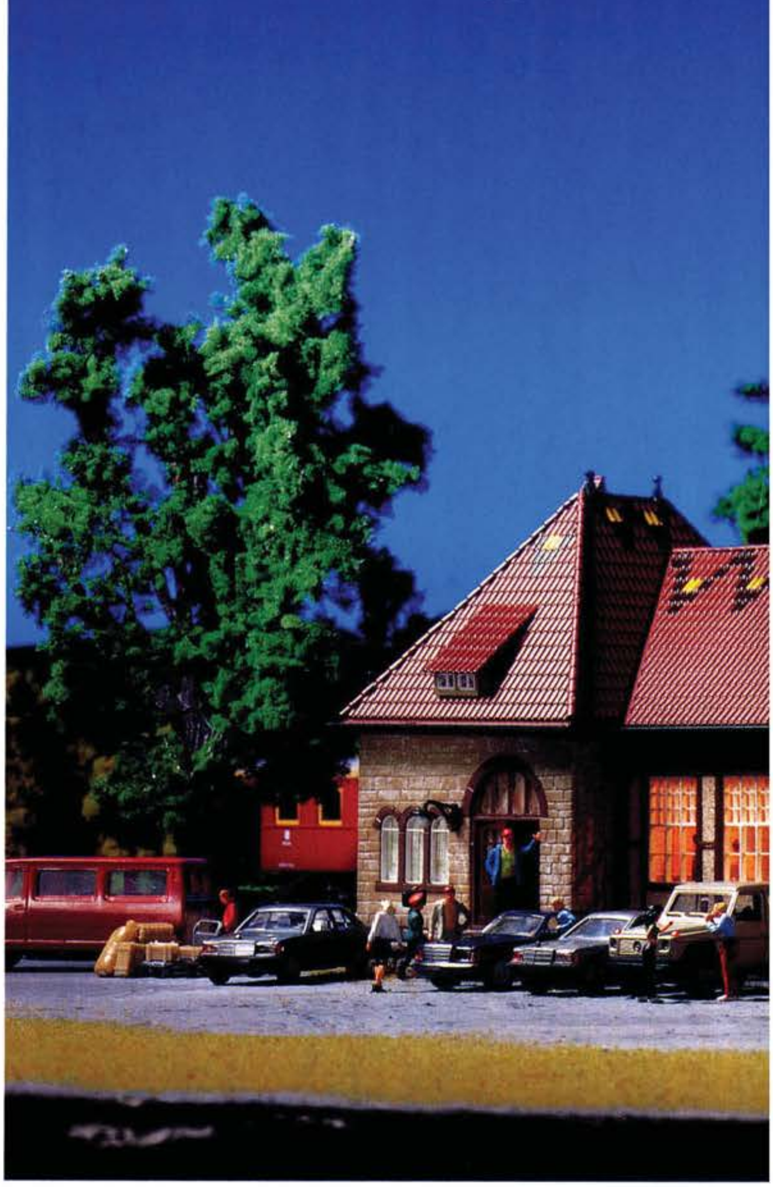
Großer Bahnhof

Den Thüringer Wald durchquerten Ende des vergangenen Jahrhunderts zwei Eisenbahnlinien. Im Osten verläuft durch das Saaletal die Strecke von Saalfeld nach Großheringen, die 1874 eröffnet wurde. Zehn Jahre später nahm man die westliche Bahnlinie von Ritschenhausen nach Plaue (Thür.) in Betrieb. Zusätzlich war eine dritte Strecke zwischen den bereits bestehenden Bahnen in der Gegend des Schwarzatales geplant; schließlich wurde jedoch nur die Stichbahn bis Katzhütte in ihrer heutigen Form verwirklicht. Mit der Inbetriebnahme der Strecke Arnstadt – Saalfeld bis zum Jahr 1895 rückte das Eisenbahnnetz an den Ausgang des Schwarzatals heran. Zunächst sollte der Streckenverlauf bei Bad Blankenburg abzweigen und dem Lauf des Flusses Schwarza im Talgrund folgen. Der Plan scheiterte aber am Widerspruch des Fürsten von Schwarzburg-Rudolstadt.

Dessen Jagdrevier erstreckte sich von Norden her talaufwärts bis nach Schwarzburg, wo seine Sommerresidenz lag. Deshalb stimmte er dem Eisenbahnbau nur unter der Bedingung zu, daß die Trasse am Rand seines Jagdgebiets verlaufen







Das faszinierende Faller-Modell gibt das Original mit allen Details wieder. Sogar die farbigen Dachziegel sind nachgebildet. Das Foto oben zeigt das Vorbild mit zugemauerten Fenstern am Fürstenbau im Januar 1991 von der Gleisseite aus gesehen. Das Foto aus den zwanziger Jahren (darunter) läßt rechts den Anfang der Ladegleise erkennen.

werde. Daraus ergab sich der heutige Streckenverlauf von Rottenbach bis Schwarzburg mit seinen starken Steigungen und engen Kurven. Erst vom Bahnhof Schwarzburg aus konnte die Strecke allmählich ins Schwarzatal absteigen.

Das wiederum führte zu der ungünstigen Lage des Bahnhofes an der starken Gefällstrecke, deren Steigung bei der Ausfahrt in Richtung Rottenbach höchste Anforderungen an die Triebfahrzeuge stellt. Diese Streckenführung ist schließlich der Grund dafür, warum die Ortschaft Schwarzburg etwa 30 Fußminuten vom Bahnhof entfernt liegt. Für Reisende war also ein längerer Fußmarsch angesagt.

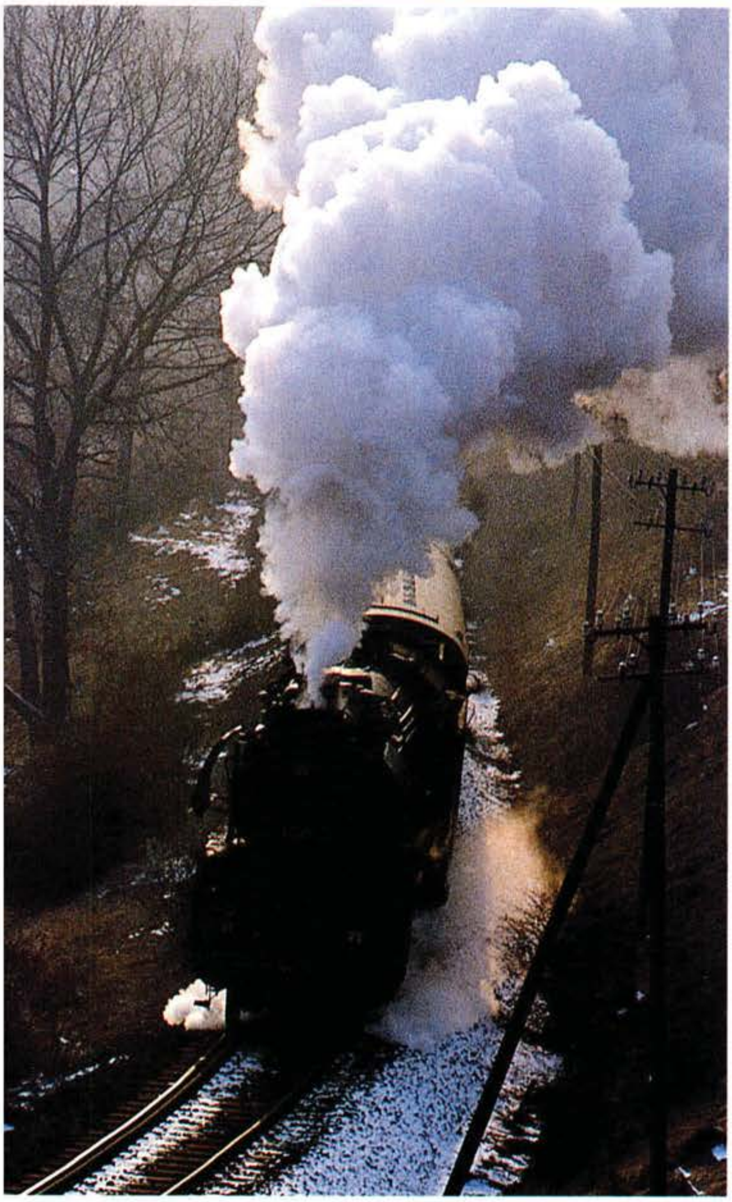
Weitere Bedingungen des Fürsten von Schwarzburg-Rudolstadt waren die aufwendige Gestaltung des Bahnhofsgebäudes und der gesonderte Fürstenanbau an der Westseite. Er besteht wie der Sockel des Hauptgebäudes aus Bruchsteinmauerwerk. Rundbögen über den Türen und Rundbogenfenster betonen zusätzlich den Fürstenbau. Dadurch hebt er sich äußerlich deutlich von der hölzernen, ursprünglich offenen Wartehalle ab. Der Mauersockel trägt ebenso wie der imponierende Treppenturm an der Südostecke zum herrschaftlichen Charakter des Gebäudes bei.

Das Fachwerk und die Holzverkleidungen sind in dieser Landschaft üblich. Ein besonderer Schmuck des Bahnhofs ist der verwinkelte Dachaufbau mit seinen farbig glasierten Ziegeln. Ursprünglich waren sogar die Bahnsteigflächen mit Mosaikpflaster versehen – davon ist jedoch nichts mehr erhalten.

Das Bahnhofsgebäude konnte erst ein Jahr nach Eröffnung der Strecke fertiggestellt werden. Bereits 1907 schloß man die zur Straßen- und Bahnsteigseite hin offene Wartehalle zum besseren Schutz der Reisenden gegen Witterungsein-







Interessant ist der vielfältige Fahrzeugeinsatz auf der Strecke: Bei einer Sonderfahrt Ende 1993 erreichte die Stuttgarter VT 12-Museumsgarnitur das verschneite Schwarzatal (oben). Zu Dampfzeiten kamen hauptsächlich Tenderloks ins Schwarzatal, in Sonderdiensten schickte das Bw Saalfeld ab und zu die Baureihe 41 nach Katzhütte (links).

flüsse und versah sie mit Fenstern. Ständig stieg das Güter- und Gepäckvolumen, wozu der Tourismus stark beitrug. Deshalb mußte der Güterschuppen an der Ostseite 1909 zunächst um vier und 1930 bis 1931 um weitere sechs Meter verlängert werden. Außerdem erhielt er eine hölzerne Bahnsteigüberdachung.

Bei der Eröffnung im Jahr 1900 besaß der Bahnhof nur ein durchgehendes Hauptgleis. Das Verkehrsaufkommen stieg jedoch so rasch an, daß man bereits 1907 ein zweites Gleis als Kreuzungsgleis anlegen und Signale aufstellen mußte. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs fügte man der Anlage auf der Südwestseite zwei weitere Gleise an. Das eine diente als Auszieh- und Aufstellgleis, das andere der örtlichen Ladestraße, die man über die Zufahrt zum Bahnhof bediente. Die Ladestraße war nur für zwei Wagenlängen bemessen; mehr ließ das kleine Bahnhofsplateau überhaupt nicht zu. Über diese Gleise lief vor allem die Versorgung des Ortes Schwarzburg mit Kohlen und allen anderen notwendigen Gütern.

Die Eröffnung der Strecke Rottenbach - Katzhütte erschloß einerseits das Schwarzatal für den Tourismus. Andererseits bot die Eisenbahn den Handwerksbetrieben bis in die letzten Jahre eine günstige An- und Abtransportmöglichkeit, so zum Beispiel der Holzverarbeitung oder den im Tal angesiedelten Glas-, Farb- und Pharmaziebetrieben. Einer der Betriebe erhielt sogar Wagen aus Rumänien. Dazu kamen reine Brikett- und Kohletransporte. Deshalb fuhren im Schwarzatal bis vor wenigen Jahren planmäßig vier Güterzüge pro Tag mit teilweise 40 bis 50 Achsen. Dazu kamen weitere vier Bedarfs- und zusätzliche Sonderzüge.

Heute allerdings befahren die Strecke nur noch zwei Güterzüge pro Woche, und auch sie werden wegen der geringen Auslastung voraussichtlich nach dem 31. Dezember 1994 entfallen. Der Straßenverkehr lief auch hier der Schiene den Rang ab.

Bereits Ende der 60er Jahre waren am Bahnhof Schwarzburg die Gütergleise überflüssig und wurden daher abgebaut. Von der gesamten Güteranlage ist heute nichts mehr zu sehen. Mit dem sinkenden Personenaufkommen legte man ferner das Kreuzungsgleis in Schwarzburg still, sodaß sich dem Besucher heute ein pittoreskes Bild des überwucherten Gleises inmitten der Bahnhofsanlage bietet. Seit Februar 1987 hat Schwarzburg keinen Fahrdienstleiter mehr und ist seit 1.Juni 1992 „bis auf weiteres", wie es offiziell heißt, zum Haltepunkt degradiert. Vielleicht wird die gesamte Strecke künftig nur noch im vereinfachten Neben-

Anfang der achtziger Jahre verkehrte im Schwarzatal planmäßig sogar ein Schnellzugpaar Katzhütte – Dresden mit Städteexpreß-Wagen (unten).



bahnbetrieb aufrechterhalten.

Eine technische Besonderheit dieser Eisenbahnlinie ist, daß sie aufgrund ihrer besonders engen Kurvenradien in den meisten Kurven über eine Schutz- beziehungsweise Zwangsschiene verfügt, die in geringem Abstand parallel zur Schiene auf der Innenseite verläuft. Grund für diese Technik: Sie soll das Herausspringen der Fahrzeuge verhindern. Trotz dieser Sicherheitsmaßnahme besteht bis heute das Verbot, Züge über Sitzendorf hinaus in Richtung Katzhütte nachzuschieben.

Die ersten Lokomotiven, die die Strecke befuhren, waren preußische T 15 der Bauart Hagans. Die komplizierte Konstruktion ihres Fahrwerks zwang zu langwierigen und kostspieligen Wartungen, sodaß die T 15 trotz guter Fahreigenschaften schon bald von der preußischen T 14 und T 14.1, spätere Baureihen 93.0-4 und 93.5-12, abgelöst wurde.

Diese Lokomotiven mußten länger als ursprünglich vorgesehen bis Anfang der 70er Jahre im Dienst bleiben, da die als Ersatz gedachte Neubaulok der BR 83.10 erst 1968 auf der Strecke zur Verfügung stand. So versahen die 83.10 und die „alte 93" bis zum Traktionswechsel Ende 1971 gemeinsam ihren Dienst. Sie erhielten noch Verstärkung durch einige Maschinen der BR 86, die man

Modell Eisen Bahner TIP

Schon Goethe zählte zu den Bewunderern

Im Ort Schwarzburg hinterließ mehrfach die Politik ihre Spuren. Die Geschichte des heute rund 1000 Einwohner zählenden Erholungsorts war über Jahrhunderte eng verbunden mit dem Schloß der Fürsten von Schwarzburg-Rudolstadt. Im Jahr 1071 wurde Schwarzburg zum ersten Mal in einer Urkunde erwähnt. Immer wieder bot die mittelalterliche Burg der Bevölkerung willkommenen Schutz. Der großartige Bau galt als unbezwingbar und konnte auch im Dreißigjährigen Krieg nicht eingenommen werden. Nach zwei verheerenden Brandkatastrophen in den Jahren 1695 und 1726 wandelte man die Festung in ein prachtvolles Barockschloß um.

Davon blieb bis heute leider nur noch eine verwüstete Ruine übrig. Im Sommer 1940 machten sich nationalsozialistische Bautrupps auf Hitlers Befehl daran, das Schloß umzubauen. In der Mitte zwischen Berlin und Salzburg gelegen, sollte hier ein „Reichsgästehaus" entstehen – und außerdem eine „Residenz" für die belgische Königsfamilie, die man hier internieren wollte. Dafür wurden Bunker in den Berg gebaut, Teile des Schlosses völlig abgerissen und die übrigen Gebäude bis auf die Außenmauern ausgehöhlt. Auf diese Weise ging der größte Teil der kostbaren Ausstattung des Schlosses verloren.

Am Ende des Kriegs blieb eine Ruine zurück. Zu Beginn der 70er Jahre konnte das 1719 vollendete Kaisersaalgebäude mit dem pavillonartigen Dachaufbau in seinem ursprünglichen Zustand wiederhergestellt werden. Es enthält heute die Schwarzburger Ahnengalerie. Einzig dieses Gebäude läßt ein wenig von der einstigen Pracht des Barockschlosses ahnen.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts begann sich der Charakter Schwarzburgs von einer kleinen Fürstenresidenz zu dem eines angesehenen Erholungsorts zu wandeln. Die Lage inmitten weitläufiger, menschenleerer Wälder hatte schon früher zahlreiche Bewunderer; dazu zählten neben Goethe, Schiller und Humboldt auch Jean Paul oder Schopenhauer. Auch der ehemalige deutsche Reichspräsident Friedrich Ebert besuchte Schwarzburg und wohnte einige Zeit hier. Kaum bekannt ist die Tatsache, daß Ebert hier im Gasthaus Schwarzaburg am 11. August 1919 die Verfassung des Deutschen Reichs, landläufig als die „Weimarer Verfassung" bekannt, unterzeichnete.

Das Ortsbild Schwarzburgs prägen heute noch zahlreiche prachtvolle Gebäude, die vor der Jahrhundertwende entstanden.



Das Hotel Schwarzaburg.



Das Kaisersaalgebäude am Schloß.





Ein alltägliches Bild im Bahnhof Schwarzburg: Eine 219 mit zwei vierachsigen Rekowagen kurz vor der Ausfahrt Richtung Katzhütte (oben). Das Bahnhofsgebäude und der Güterschuppen, der Anfang der dreißiger Jahre auf sein heutiges Maß verlängert wurde, von der Straßenseite aus gesehen (links).

aus dem Erzgebirge herüberführte.

Vor dem Zweiten Weltkrieg zog an den Wochenenden auch schon mal eine 38 oder eine 58 einen der zahlreichen Sonderzüge. Zu Beginn der 70er Jahre kamen die ersten Diesellokomotiven der BR 110 zum Einsatz. Sie konnten die Dampflokomotiven zunächst jedoch nicht vollständig ersetzen, da die 110 mit 1000 PS zu schwach motorisiert waren.

Deshalb setzte man anfangs, etwa zum Nachschieben bei schweren Güterzügen, weiter die BR 93 ein, wovon zwei Maschinen noch einige Zeit in Rottenbach stationiert blieben. Diese Übergangsphase des Mischbetriebs war allerdings nur von kurzer Dauer. Sobald die 110 in ausreichender Stückzahl auf der Strecke zur Verfügung stand, spannte man die neuen Maschinen bei Bedarf in Doppeltraktion vor schwere Züge.

Eine gewisse Verbesserung brachten die sogenannten „Knüppelmaschinen", bei denen man durch die Möglichkeit, die Untersetzung zu wechseln, die Anhängelast von 200 Tonnen auf etwa 280 bis 300 Tonnen erhöhen konnte. Erst als man die Leistung auf 1200 PS und 1500 PS bei den remotorisierten Baureihen 112 und 114 anhob, war eine ausreichend starke Lokomotive gefunden, bei der man im Normalfall auf Vorspann- und Nachschiebebetrieb verzichten konnte. Die jetzt als Baureihe 204 gekennzeichneten 114 ziehen heute die überwiegende Anzahl der Personen- wie auch der Güterzüge im Schwarzatal. Vereinzelt stand ferner die Baureihe 118.2 auf der Strecke im Einsatz.

Bis etwa 1990 setzte man außerdem die Baureihe 132 für besonders schwere Güter- und Bauzüge ein. Sie unterstützte die 110, mit der zusammen sie als Vorspann fuhr, während eine zweite 110 nachschob. Es kamen aber auch zwei 132 pro Zug zum Einsatz. Allerdings durfte diese Maschine aufgrund ihrer hohen Achslast von 20,5 Tonnen nie über den Bahnhof Sitzendorf hinaus weiter in Richtung Katzhütte fahren, da die zahlreichen Brükken, die auf diesem Streckenabschnitt folgen, nicht für solche Achslasten ausgelegt waren. Sie konnten zum Teil nur mit 10 km/h befahren werden. Erst im Laufe der 80er Jahre erneuerte man allmählich die Brücken und schloß die Arbeiten daran 1991/92 ab. Zu dieser Zeit jedoch befuhr die jetzt als 232 gekennzeichnete Maschine die Strecke schon gar nicht mehr.

Neben der 204 steht heute die BR 119, nun als 219 gekennzeichnet, im Einsatz auf dieser Strecke. In der Regel verwendet man zwei vierachsige Rekowagen für Personenzüge. Bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1994 fuhren auch vierteilige Doppelstockzüge.

Anfang der 80er Jahre verkehrten auf der Strecke außerdem zwei Züge pro Tag mit sechs Städteexpreßwagen, gezogen von einer 118. Es waren der D 900 von Dresden über Gera nach Katzhütte und D 903 in der Gegenrichtung. Bei ihnen handelte es sich um die hochwertigsten Planzüge, die die Strecke je befuhren. Bis Ende der 60er Jahre bestanden die Personenzüge meist bunt gemischt aus zwei- und dreiachsigen Länderbahnwagen und Wagen der Einheitsbauart. Für Sonderzüge konnten es auch Drehgestellwagen sein.

Vielfältig ist das Bild der in den vergangenen Jahren eingesetzten Fahrzeuge für Sonderfahrten. Natürlich kamen verschiedene Dampflokomotiven zum Einsatz, so die 38 1182, die 74 1230 vor drei vierachsigen Rekowagen, 65 1049 mit vier Schnellzugwagen, eine 01 und eine 41.

Die Ausfahrt aus dem Bahnhof Schwarzburg in Richtung Rottenbach fordert wegen ihrer starken Steigung, die dazu noch in eine enge Linkskurve führt, jeder Lok Höchstleistungen ab. Vor kurzem mußte zum Beispiel die P 8 drei Mal Anlauf nehmen, ehe sie die Bergfahrt bewältigte.

Einmalig blieb der Auftritt des Museumszuges aus Nürnberg mit der BR 01 im Herbst 1992. Die 01 mußte von einer 204 nachgeschoben werden, da sie aus eigener Kraft die Steigung nicht bewältigte. Anläßlich einer Sonderfahrt Ende 1993 erreichte auch die Stuttgarter VT 12-Museumsgarnitur das obere Schwarzatal.

So schwierig die Strecke in technischer Hinsicht auch ist, so erlebnisreich bietet sie sich jedoch dem Reisenden dar, dem sie zugleich eines der schönsten Täler des Thüringer Waldes erschließt.

Bernhard Hümmelchen

Das ehemalige Toilettenhäuschen ist in derselben Fachwerkbauweise wie der benachbarte Güterschuppen errichtet. Es steht am östlichen Ende des Bahnsteigs.



Fotos: Albrecht (2), Schmidt (1), Schumacher (4).


märklin
Technik erfahren
Das Vorbild
märklin
SBB CFF FFS
Das Modell in H0 können Sie bis zum 15.12.94
bei Ihrem Fachhändler vorbestellen.
Wer zuerst kommt – fährt zuerst!

Mit ein paar Mark, einem scharfen Messer und etwas Fingerspitzengefühl kommen Sie zu einem ausgefallenen Wagen.

Rumänischer TT-Güterwagen

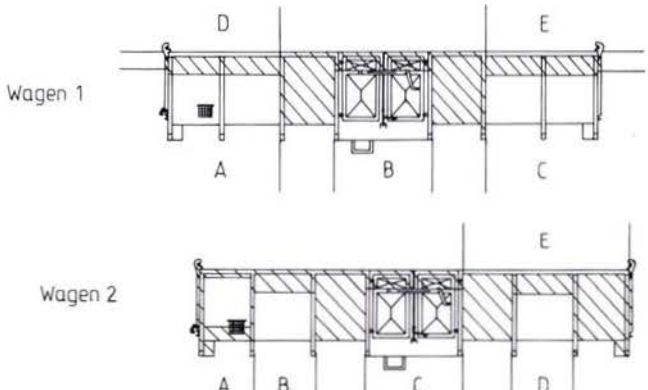


Das fertige TT-Modell des Elos (1).

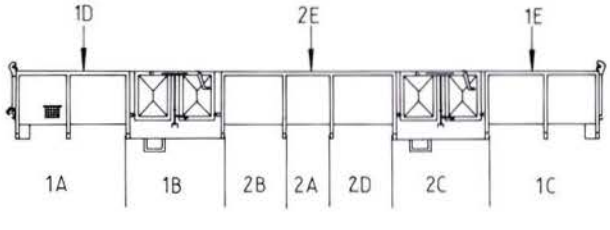
Das Vorbild dieses Modells ist der zweiachsige offene Güterwagen vom Typ Elos der Rumänischen Staatsbahnen (CFR), einem Fahrzeug mit großem Achsstand und niedrigen Bordwänden. Auch auf DB-Gleisen sind sie häufiger anzutreffen. Im Elos werden vor allem die für offene Wagen typischen Ladegüter wie Kohle, Kies und Holz, aber auch Straßenfahrzeuge und Container transportiert.

Für den Umbau sind zwei offene Wagenkästen der UIC-Bauart Es und ein Unterteil des geschlossenen Wagens Gbs erforderlich.

Die zwei Wagenkästen werden zunächst gemäß Abbildung 2 bearbeitet. Die Schnitte bringt man so an, daß die verwendbaren Teile eine maximale Länge erhalten. Das ist wichtig, da das Modell aufgrund der vorgegebenen Abmessungen des Es-Wagens gegenüber dem Vorbild etwas kürzer wird und diese Längendifferenz nicht unnötig vergrößert werden sollte.



Schnitte an den Wagenkästen der Es-Wagen (2).



So wird das Modell zusammengefügt (3).

Bei den Teilen 1D und 1E ist zu empfehlen, die Stirnseite bis unter die Oberkante zu entfernen und dafür die Stirnwand an den Teilen 1A und 1C höher zu belassen. Damit wird vermieden, daß der Trennschnitt „mitten" durch die Stirnwand verläuft.

Am Anschriftenfeld (Teil 2A) bleibt ein Rest des Zettelhalters übrig. Er ist mit einem scharfen Messer abzutrennen. Die Anschriften am Teil 1A werden entfernt. Lediglich im linken Feld dieses Teils könnte man etwas stehen lassen, um die rumänischen Anschriften „PENTRU ETICHETE" und „INSEMNARI" anzudeuten.

Sind alle Teile bearbeitet, wird der neue Wagenkasten schrittweise zusammengeklebt (Abb. 3). Achten Sie dabei besonders auf die Rechtwinkligkeit und auf Sauberkeit an den Klebestellen.

Am Unterteil des Gbs werden zunächst die senkrecht nach oben stehenden Teile beseitigt und die Schnittstellen sauber verputzt. Dann muß das Unterteil entsprechend der Länge des Wagenkastens um etwa 8 mm gekürzt werden. Dabei ist das Sprengwerk zu entfernen und anschließend mittig wieder anzukleben.

Werden die Ballastbleche der Es-Wagen wieder verwendet, ist eines der beiden zu verkürzen. Natürlich kann man sich auch ein neues Ballastblech selbst herstellen.

Zum Schluß wird der Wagenkasten auf das Untergestell geklebt. Die Ballastbleche sind dabei zu berücksichtigen. Danach wird ein 96 mm langer und 21 mm breiter, grauer Papp- oder Plastikstreifen als Wagenboden eingeklebt. Abbildung 1 zeigt das fertige Modell. *Heiko Krolupper*

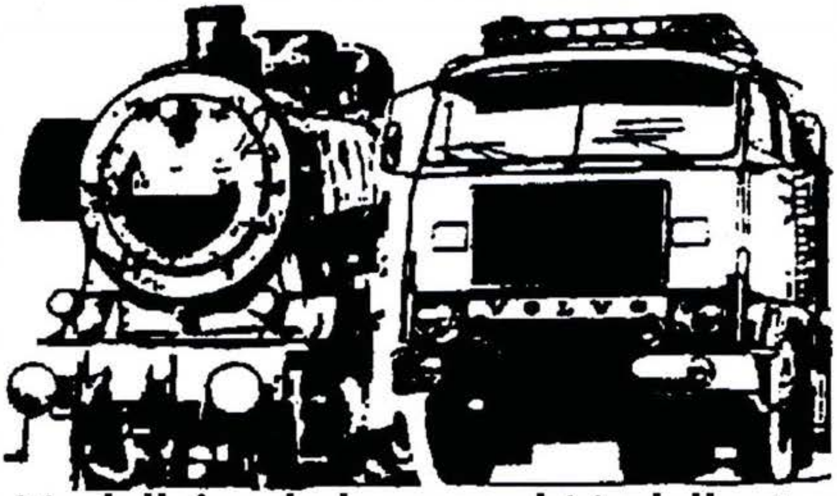
Zeichnungen: Verfasser. Fotos: H. Spelda, Tabarz

Ing. H. Schödel GmbH

Modelleisenbahnen - Modellautos
97456 Hambach - Strohgasse 26

ARNOLD
Auhagen
BUSCH
BEMO
BRAWA
Electrotren
FALLER
FLEISCHMANN
FULGUREX
GÜTZOLD
HO bbcx
HAG
herei
kibri
Heki
SYSTEME LAUER
Herkat
KATO
Lenz
KEHI MODELLBAU
LGB
Lemaco
LIMA
LIFE-LIKE
LILIPUT
märklin
MZZ
MERKUR
MERTEN
Permot
NOCH
PIKO
POLA
Preiser
RIVAROSSI
Roco
SACHSEN MODELLE
SEUTHE
Schneider
SOMMERFELDT
STL-MODELS
TITAN
TRIX
VOLLMER

575 Seiten



Modelleisenbahnen und Modellautos

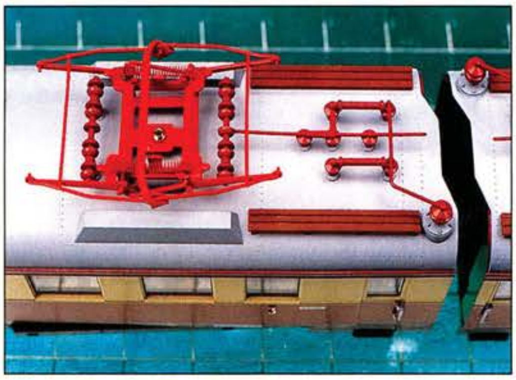
Unser Katalog 94/95 ist erschienen

- 70 Hersteller
- 575 Seiten in Text und Bild
- 3000 Abbildungen
- 28000 Artikel mit Preisen

Der ideale Einkaufsführer für Ihren Preisvergleich und ein Nachschlagewerk welches jahrelang verwendbar ist.

Fordern Sie unseren großen Gesamtkatalog an. Legen Sie bitte DM 15.00 Schutzgebühr in bar oder als Verrechnungsscheck bei. Der Versand erfolgt portofrei und stabil verpackt per Post. Versand ins Ausland gegen DM 30.00 Schutzgebühr in bar oder als Euroscheck.
Als Beilage erhalten Sie zusätzlich alle 1994 erschienenen Informationen.

ALBEDO
AMW AUTOMODELLE
BREKINA
herpa
I.M.U.
IGRA
ITALERI
MARKS
POCHER
BUSCH PRALINÉ
Hruska
Revell
Rietze
RM Modelle
Roco miniatur modell
SCHABAK
s.e.s
Schuco
GAMA
Roskopf
WIKING





An Katos ET 25 gefällt vor allem das saubere Finish. Links der filigrane Dachstromabnehmer und die Dachleitungen, oben der Einstieg zum Großraum 3. Klasse mit den charakteristischen Schiebetüren.



Der japanische Hersteller Kato hat den elektrischen Einheitstriebzug ET 25 in H0 nachgebildet. Das Modell hat gute Fahreigenschaften, aber auch ein paar Macken.

Einheitswert

Die Firma Kato hat für ihr Modell der Epoche II den aus zwei Triebwagen zusammengesetzten elT 1817 a/b Nürnberg gewählt. Erst 1940 erhielten die Reichsbahntriebwagen neue Bezeichnungen wie zum Beispiel ET 25. Das Modell entspricht mit seinem zweifarbigen Wagenkasten in Rot und Beige und der alten Betriebsnummer dem Vorbild der Jahre 1935 bis 1940. Der elT 1817 hieß ab 1940 ET 25 003 a/b.

Die Detaillierung des Gehäuses, die Dachausrüstung und insbesondere die Farbgebung des ET 25 sind gut gelungen. Die akkuraten Farbtrennkanten fallen positiv auf. Die Beschriftung ist zwar technisch gut ausgeführt, es gibt aber inhaltliche Fehler. So fehlen in den Anschriftenfeldern mehrere Kurzzeichen, bei anderen ist die Klein- mit der Großschreibung vertauscht, die AW-Anschrift ist falsch.

Bei den Hauptabmessungen gibt es keine nennenswerten Abweichungen. Die Trieb- und Laufdrehgestelle sind vorbildgetreu mit unterschiedlichen Achsständen nachgebildet. Die Detaillierung der Drehgestellblenden könnte bei dem Kato-Modell besser sein. Damit der Triebwagen auch enge Radien befahren kann, ist ein Teil der Schürze im Bereich der Drehgestelle schwenkbar gelagert.

Vor die ungetrübte Freude am ET 25 hat Kato zahlreiche Zurüstteile gesetzt. Fingerspitzengefühl ist gefragt, je nach Übung dauert das Zurüsten ein

Das Gesicht des elT 1817a. Die vielen Zurüstteile erfordern Geduld – ohne Sekundenkleber wird's mühselig. Das Modell will immer mit spitzen Fingern angefaßt werden.







In der zweifarbigen Lackierung Rot und Beige wirktder ET 25 besonders attraktiv. Der Triebzug ist kurzgekuppelt, durchfährt aber alle Radien ab 360 mm. Akkurat, aber mit ein paar Unstimmigkeiten: die Beschriftung. An den Fahrzeugenden können Kupplungen angebracht werden, um vierteilige Einheiten zu bilden.



bis zwei Stunden. Trotz angebrachter Zurüstteile kann der ET 25 nach ein paar Änderungen am Styroporeinsatz wieder in die Verpackung zurückgelegt werden.

Die Fahreigenschaften des Modells sind sehr gut, der fünfpolige Motor läuft leise. Auf der Motorwelle sitzen zwei Schwungmassen, die beim Testexemplar zu keinen Schwingungen führten. Der Motor ist im A-Teil des Triebwagens unterflurig angebracht, sodaß ein ungehinderter Einblick in den Fahrgastraum möglich ist.

Der Triebwagen verfügt über eine wechselnde Spitzen- und Schlußbeleuchtung weiß/rot durch Leuchtdioden. Kato hat die rote Schlußbeleuchtung korrekt mittels Dachlampen nachgebildet. Eine Innenbeleuchtung kann nachgerüstet werden.

Nur wegen der Innenbeleuchtung findet sich in der beigelegten Bedienungsanleitung ein Hinweis auf die Abnahme des Gehäuses. Wartungshinweise für den Antrieb fehlen völlig. Das Gehäuse wird vorsichtig nach vorne gezogen, dadurch ausgerastet und anschließend nach oben abgezogen. Ein Stecker für den Dachstromabnehmer muß gelöst werden. Die Trennung der Einzelwagen ist möglich, nachdem man die hintere Schraube der Inneneinrichtung gelöst und die Kulisse der Kurzkupplung herausgezogen hat.

Nach Entfernen der Inneneinrichtung liegt der Antrieb frei. Der Motor hängt an einer Metallplatte, ein Motorwechsel ist über eine Rastverbindung leicht möglich. Die Kraftübertragung setzt sich aus der Kardanwelle, einer Messingschnecke und Kunststoffzahnrädern zusammen.

Die Stromabnahme erfolgt bei Unterleitungsbetrieb über Metallachslager an allen Rädern. Die weitere Stromübertragung

Der rote Dessauer

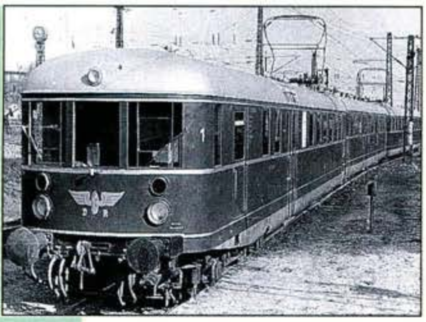
1932 entschlossen sich die Ingenieure der DRG, die Typenflut der Elektrotriebwagen einzudämmen. Als erste Einheitsbaureihe entstand der ET 25. Alle bekannten Hersteller beteiligten sich von 1935 bis 1938 an den Lieferungen. Die meisten ET 25-Einheiten bestanden aus zwei kurzgekuppelten Triebwagen; beide Einzelwagen waren also angetrieben. Einige Triebwagen wurden aber auch mit einem nicht angetriebenen Steuerwagen gekuppelt.

Die ET 25 waren zuverlässig und erfüllten die gestellten Anforderungen; im Schnellzugdienst erreichten sie nach 90 Sekunden 120 km/h. Einsatzorte waren Basel Badischer Bahnhof, Breslau, Esslingen, Leipzig, Magdeburg, München, Nürnberg und Tübingen. Der ET 25 entwickelte sich, ähnlich wie der Einheitswert bei Häusern, zum allgemeinen Maßstab, an dem sich auch noch die Nachfolger der fünfziger Jahre zu messen hatten.

Nach dem Krieg gab es nur noch 18 Triebzüge und 26 Steuerwagen. Die DB nahm sie rasch nacheinander wieder in Betrieb. Von 1963 bis 1966 modernisierte sie ihre ET 25 und erweiterte sie durch einen Mittelwagen zu dreiteiligen Triebzügen. In dieser Form standen sie bis 1986 im Dienst. In der DDR verblieben der ET 25 012 a/b und ein Steuerwagen. Die DR baute diese Fahrzeuge zwischen 1957 und 1959 zu einer dreiteiligen Einheit um. Der neue ET 25 012 war bis 1972 im Einsatz. Wegen seiner auffälligen Lackierung nannten ihn die Eisenbahner und die Fahrgäste liebevoll „Roter Dessauer".



Die rote DB-Variante ist als ET 25 003 a/b beschriftet. In dieser Form lief der Triebzug bis in die sechziger Jahre.



Die DR nahm nur den um einen Mittelwagen erweiterten ET 25 012 in Betrieb und setzte ihn bis 1972 ein.

wird über Kupferblechstreifen biehungsweise Kabel vorgenommen. Zwischen Motor- und Beiwagen des Modells besteht keine elektrische Verbindung. Der Beiwagen hat eine Stromversorgung, die der des Triebwagens entspricht. Oberleitungsbetrieb ist mit dem ET 25 möglich, die rote Farbe am Schleifstück des Dachstromabnehmers muß in diesem Fall entfernt werden.

Auf der Betriebsanleitung ist eine Ersatzteilübersicht abgedruckt. Die Abbildungen sind klein und nicht sehr übersichtlich. Anstelle konkreter Ersatzteilnummern finden sich nur Sammelbezeichnungen.

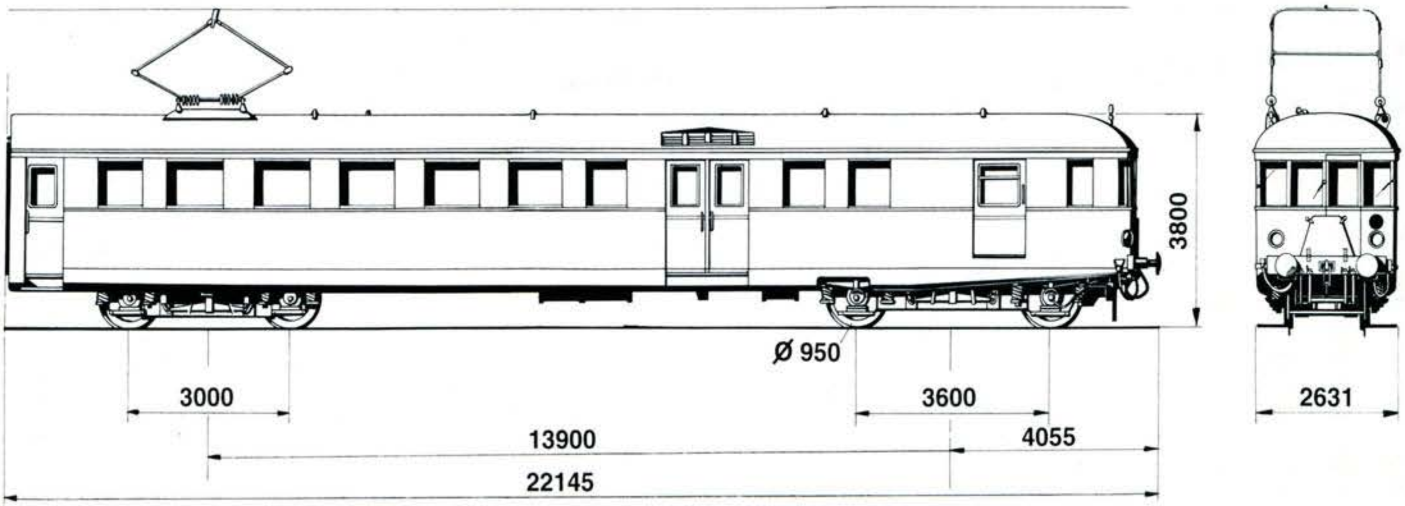
Dem Modell liegen zwei Norm-Aufnahmeschächte und zwei Bügelkupplungen bei. Der Aufnahmeschacht wird ins Drehgestell eingeclipst.

Die Fahreigenschaften des Modells sind sehr gut. Die Schwungmassen bewirken einen ausreichenden Auslauf, sodaß kurze Stromunterbrechungen problemlos überfahren werden. Der ET 25 läuft leise, eine feinfühlige Regelung ist möglich. Das Testmodell fuhr bei 2,4 Volt an. Die höchste Vorbildgeschwindigkeit wurde bei rund 12 Volt reicht.

Das Modell ist unter dem Strich gelungen; positiv sind die Fahreigenschaften und die Farbgebung. Schwachstellen wie die teils fehlerhaften Anschriften und fehlende Wartungshinweise könnten vom Hersteller leicht beseitigt werden.

Uwe Lechner
Andreas Räntzsch

Triebwagen ET 25 von Kato



STECKBRIEF

Hersteller:
Kato, Tokyo

Bezeichnung:
elektrischer Triebwagen elT 1817a/b Nürnberg der Deutschen Reichsbahn

Nenngröße/Spur:
H0/16,5 Millimeter

Konstruktionsjahr:
1993/94

Epoche:
II, 1935-1940 (Version DRG)

Katalognummer:
307072 (Gleichstrom DRG)

Im Handel seit:
September 1994

Ausführungen:
Gleichstrom Epoche III DB (Katalog-Nr. 307071), Wechselstrom, Epoche II (Katalog-Nr. 307082) und Epoche III DB (Katalog-Nr. 307081)

Gehäuse:
Kunststoff

Fahrgestell:
Kunststoff

Gewicht:
355 Gramm

Kleinster befahrbarer Radius:
360 Millimeter

Kupplung:
NEM-Aufnahmeschacht, die beigelegte Bügelkupplung kann angebracht werden, um mehrteilige Züge zu bilden

Normen:
NEM, CE

Preis:
Gleichstromversion ca. 400 Mark, Wechselstromversion ca. 490 Mark (Zirkapreise, der jeweilige Ladenpreis kann durch individuelle Kalkulation abweichen)

ELEKTRIK

Stromsystem:
Gleichstrom

Nennspannung:
14 Volt

Steuerungssystem:
ohne

Stromabnahme:
über alle Räder

Motor:
fünfpoliger Gleichstrommotor

Beleuchtung:
wechselndes Licht weiß/rot (LED)

Leistungsaufnahme
240 mA

MECHANIK

Kraftübertragung:
von Motor über Kardanwelle und Schnecke auf Zahnräder

Schwungmassen:
zwei, auf Motorwelle

Haftreifen:
auf beiden Rädern der dritten Achse

Steigfähigkeit:
10 Prozent auf gerader Strecke

SERVICE

Gehäusedemontage:
Rastverbindung, ohne Schwierigkeiten zu lösen. Gehäuse muß nach Herstellerangabe nur entfernt werden, um die Innenbeleuchtung zu montieren.

Zugänglichkeit der Innenteile:
Nachdem die Inneneinrichtung entfernt ist, liegt der Antrieb frei. Gut zugänglich, Wartung ist vom Hersteller nicht vorgeschrieben.

Fahrwerte	U_0 [V]	V_0 [km/h]	I_0 [A]	s_0 [mm]
	OHNE LAST			
Anfahren	2,4	10	0,08	–
Kriechen	1,9	5	0,07	–
bei U_{min}	3,0	15	0,09	18
U_{Nenn}	14,0	145	0,24	193
bei 40 km/h	5,0	40	0,12	26
bei 70 km/h	8,0	70	0,16	73

U_0 = Spannung ohne Belastung; ; I_0 = Strom ohne Belastung; s_0 = Auslaufweg ohne Belastung; U_{Nenn} = Nennspannung; U_{min} = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt

Zurüstteile:
zahlreiche Teile, Arbeitsaufwand etwa ein bis zwei Stunden

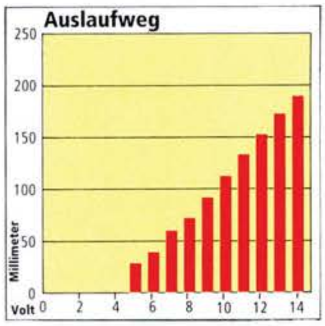
Bedienungsanleitung:
Faltblatt, einsprachig deutsch, Hinweise auf Einbau der Inneneinrichtung, keine Wartungsangaben, Ersatzteilübersicht

Verpackung:
Schaumstoffeinlage in Kartonschachtel; zugerüstetes Modell kann nach Entfernen von Schaumstoff zurückgelegt werden.

Ersatzteilversorgung:
über Fachhändler

Maßvergleich	Vorbild [mm]	1:87 [mm]	Modell [mm]
Länge über Puffer	43625	501,4	504,0
Länge über Puffer (Einzelwagen)	22145	254,5	254,0
Höhe über Schienenoberkante	3800	43,7	43,2
Gesamtachsstand (Einzelwagen)	17200	197,7	198,0
Achsstand des Triebdrehgestells	3600	41,4	39,7
Achsstand des Laufdrehgestells	3000	34,5	34,7





Erläuterungen zu den Diagrammen: Bei der Nennspannung (14 Volt) fährt das Modell mit einer maßstäblich umgerechneten Geschwindigkeit von 145 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds von 120 km/h wird bei 12 Volt erreicht. Die maximale Geschwindigkeit des Modells ist dem Vorbild somit sehr gut angepaßt. Werden zwei ET 25 zusammengekuppelt gefahren, erreicht die Doppeleinheit die höchste Vorbildgeschwindigkeit nicht. Der Auslaufweg steigt von 30 mm bei 5 Volt auf 190 mm bei 14 Volt, wobei ein Volt mehr Spannung rund 10 bis 20 mm zusätzlichen Auslauf bewirkt. 30 mm Auslauf bei 5 Volt Spannung reichen bereits aus, um kurze stromlose Abschnitte, beispielsweise nicht polarisierte Herzstücke der Weichen, ruckfrei zu überfahren. Da die Stromabnahme des Triebwagens sicher aufgebaut ist, sind Kontaktschwierigkeiten aber ohnehin nicht zu erwarten. Der Auslaufweg von 150 mm bei 12 Volt Spannung – und damit bei 120 km/h Vorbildgeschwindigkeit – ermöglicht es auf Anlagen mit Automatiksteuerungen, hinreichend ruckarm anzuhalten. Der ET 25 läßt sich im gesamten Regelbereich weich steuern, für normalen Anlagenbetrieb ist er gut tauglich.

TERMINE + TREFFPUNKTE

Vorbild

Mi 28.09 bis Mo 28.11.

Sonderausstellung „Die Deutsche Reichsbahn in Vorpommern - ein Rückblick auf ihre Geschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart". Haffmuseum Ueckermünde, Am Schloß 3, 17373 Ueckermünde, Tel. (039771) 28442.

Sa 05.11.

Mit der Museums-Diesellok V 200 007 und Lübecker Mitteleinstiegswagen von Lübeck und Hamburg zur internationalen Modellbahnausstellung nach Köln (siehe Adresse 1).

So 20.11.

„Zum Geburtstag Erster Klasse nach Weimar", Sonderzug mit E 18 19, Stadtrundgang Weimar, Vorst. im Nationaltheater, Abendessen im Speisewagen (siehe Adresse 2).

Nikolaus-Dampfzüge Bruchhausen-Vilsen – Asendorf an allen Adventswochenenden, Abfahrten im Bhf Bruchhausen-Vilsen: Sa 14.00 u. 16.15 Uhr, So 11.15, 14.00 u. 16.15 Uhr.

Do 01.12. bis So 04.12.

Nikolausfahrt mit VT 08 von Braunschweig über Magdeburg und Halle nach Dresden Hbf, incl. Fahrpr. 1. Kl., Platzres., 3 x Übern., weihnachtl. Rahmenpr., Dampfzug Radeburg – Radebeul (siehe 7).

Sa 03.12.

Nikolaus-Dampf-Sonderzug mit 52 8055 von Hechingen nach Gammertingen, der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (siehe 3).

Mit VT 12 von Frankfurt zum Weihnachtsmarkt nach Bad Wimpfen (siehe 4).

So 04.12.

Nikolaus-Dampf-Sonderzug mit 52 8055 Hechingen – Kleinengstingen (siehe 3).

Nikolausfahrt mit 41 271 von Hamburg nach Schwerin. DB Regionalbereich Hamburg, Museumstr. 39, 22765 Hamburg, Tel. (040) 3918-2204, Fax 3918-2954.

So 04.12. bis Di 06.12.

Nikolausfahrten Traditionsbahn Radebeul, Abfahrt Radebeul Ost 9.18 Uhr, Ankunft Radeburg 12 Uhr, am 04.12. zus. ab 13.30 Uhr, an 18 Uhr. Reservierung: Traditionsbahn Radebeul e.V., Postfach 010256, 01436 Radebeul, Tel. (0351) 4614100.

Modellbahn

Sa 29.10.

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugbörse, Radolfzell, TKM Milchwerk, 10-16 Uhr (siehe Adresse 6).

Auto- und Eisenbahnmodellbörse, Autohaus Rudeloff, Carl-Benz-Str. 10, 21684 Stade, 13-16 Uhr. Reservierung: Tel. (040) 6792057 (siehe Adresse 11).

Auktion für Modelleisenbahnen, -autos, Spielzeug, Puppen und Stofftiere. Badenweiler Auktionen GmbH, Wilhelmstr. 62, 79410 Badenweiler, Tel. (07632) 6201, Fax 6202.

Sa 29.10, So 30.10., Mo 01.11.

Modellbahnausstellung im Christophorussaal, Karolingerstr., Andernach/Rh., jeweils 10-17 Uhr. MEF Andernach e.V. und MEF St. Amand-les-Eaux.

So 30.10.

2. Internationale Modelleisenbahn-Tauschbörse in der ehem. Baskethalle, Steinsel/Luxemburg, 10.00-17.30 Uhr. Module-Club Luxembourg, 27, rue des Prés, L-7333 Luxembourg.

Spielzeug-Börse, Revierpark Gysenberg, Herne, 11-16 Uhr, Tisch DM 20/lfm, Eintr. DM 3,-, Kinder frei. Tel. (0234) 863380.

Auto- und Eisenbahnmodellbörse, Philipp-Scheidemann- Haus, Holländische Str. 72/74, 34127 Kassel, 11-15 Uhr. Res.: Tel.(0551) 7906124 (siehe 11).

Do 03.11. bis Mo 07.11.

Modelleisenbahn: Internationale Ausstellung Modelleisenbahn und -zubehör und spielaktiv: Ausstellung Spielzeug und Hobby: Selber Spielen, alles ausprobieren Messe- und Ausstellungs-GmbH Köln, Messseplatz 1, 50679 Köln, Postfach 210760, 50532 Köln.

Fr 04.11.

Fahrt zur Modellbahnmesse nach Köln. Ab Magdeburg über Braunschweig, Hannover im Regelzug 2. Klasse incl. Fahrgeld, Reserv., Zuschl. und Eintr. (Siehe 7).

2. Helmstedter Modellbahn- und Modellautobörse, Schützenhaus an der Masch, 10-16 Uhr, Tischmiete DM 12,-/m (siehe 7).

Sa 05.11.

Großer Modellbahntauschmarkt, Energieklubhaus, Iderhoffstr. 34 b, 99085 Erfurt, Tel. (0361) 732465.

29. Modellbahn-Tauschmarkt, Humboldtschule, Weißenfelser Str., 8-13 Uhr. Naumburger Modellbahn-Club 1963 e.V., Poststr. 40, 06618 Naumburg/Saale.

Spezialmarkt für Modellbahnen und -Autos in Markdorf (siehe 8).

Auto- und Eisenbahnmodellbörse, Mercedes-Autohaus, Nienburger Damm 11, 31582 Nienburg, 13-16 Uhr. Reservierung: Tel. (05037) 5111 (siehe 11).

Sa 05.11. und So 06.11.

Modelleisenbahnausstellung des MEC Orlabahn e.V., 10-18 Uhr, Schützenhaus Triptis.

7. Modellbahntage Markdorf. (siehe 8).

Eisenbahnausstellung und Tauschbörse Lahnstein, alte Triebwagenhalle Oberlahnstein. BSW Eisenbahnfreunde Lahnstein-Koblenz, Tel.(0261) 77234 od. (02603) 6166.

Modelleisenbahnausstellung, Bahnhof Dresden-Neustadt Seitengang rechts, 10-18 Uhr (siehe 9).

Sa 05.11. bis So 13.11.

Modelleisenbahnausstellung 30 Jahre MEC Elstertal e.V., Sa/So 10-18 Uhr, Mo-Fr 15-18 Uhr. Fiedlers Garten & Hobbyland GmbH, Untermhäuser Str. 102, 07548 Gera.

Sa 05.11. bis So 20.11.

Modelleisenbahnausstellung des Zittauer Modelleisenbahnclub e.V., Sa/So u. 16.11. 10-12 u. 13.30-17.30 Uhr. MEC Zittau, Martin-Wehnert-Platz 2 (Mandaukaserne), 02763 Zittau.

So 06.11.

Modelleisenbahn- und Automodelltauschbörse, Freizeit- und Erholungszentrum Wulheide, 10-14 Uhr. Reservierung: Herr Tinius, FEZ Wulheide, Eichgestell, 12459 Berlin.

Auto- und Eisenbahnmodellbörse, Ford-Autohaus Jansen, Rheiner Str. 55, 49809 Lingen, 13-16 Uhr. Reserv. (0591) 612266 (siehe 11).

Tauschbörse der MEF Gelsenkirchen, Michaelshaus, Hochstr. 47, Gelsenkirchen-Buer, Tel. (0209) 143150 od. 75323.

Fr 11.11. bis So 13.11.

8. Modell-Show mit internationaler Eisenbahn Tauschbörse, Avignon, 10-18 Uhr. F. Colomb, chemin de Provence, F-84810 Aubignan, Tel. F-90626965, Fax F-90627334.

Sa 12.11. und So 13.11.

Modelleisenbahnausstellung, Bahnhof Dresden-Neustadt Seitengang rechts, 10-18 Uhr (siehe 9).

16. Modellbahnausstellung „30 Jahre MEC Oranienburg", Friedrich-Wolf-Klubhaus, Lehnitz, 10-18 Uhr.

Sa 12.11. bis So 20.11.

Modellbahnausstellung des Modellbahnclubs Dresden, Dresden Hbf Gleis 17, Mo-Fr 15-18 Uhr, Sa, So und

16.11. 10-18 Uhr, Eintr. Erw. DM 2,-, Kinder DM 1,-. M. Hengst, Stübelallee 71, 01309 Dresden.

So 13.11.

7. Uckermärkischer Modelleisenbahn-Markt der Prenzlauer Eisenbahnfreunde, Speiseraum der Lindenschule 10-13 Uhr, Eintr. DM 1,-. Tischbestellung (DM 5,-) D. Engel, Wiesengrund 13, 17291 Prenzlau.

Auto- und Eisenbahnmodellbörse, Freizeitheim Döhren, Hildesheimer Str. 293, 30169 Hannover, 14-17 Uhr. Res.: Tel. (0511) 816324 (siehe 11).

10. Wiederauer Modellbahntauschmarkt, Wiederau bei Chemnitz, 9-15 Uhr. MEC Wiederau e.V., Hauptstr. 28, 09306 Wiederau.

Modellbahn- und Modellautobörse, Begegnungsstätte der AWO, Max-Planck-Str. 3-5, Zwickau-Ebersbach. Ralph Gräser, Finkenweg 79, 08066 Zwickau.

Mi 16.11.

16. Modellbahnausstellung „30 Jahre MEC Oranienburg", Friedrich-Wolf-Klubhaus, Lehnitz, 10-18 Uhr.

Modelleisenbahnausstellung mit Tombola, Stadthalle am Schützenanger, 9.30-18.00 Uhr. Eisenbahnfreunde Lichtenfels, 96215 Lichtenfels.

Sa 19.11.

Tausch- und Verkaufsmarkt für Modelleisenbahnen und Zubehör des Modellbahnclub Orlabahn e.V., IFG Pößneck, Mühlstraße 2, 9-15 Uhr. Manfred Littig, Ortsstraße 19, 07381 Langenorla, Tel. (03647) 44507.

Auto- und Eisenbahnmodellbörse, Opel-Autohaus Krüger, Hawermannweg 15/19 (Reutersh.), 18069 Rostock, 11-16 Uhr. Res.: Tel. (0381) 695575 (siehe 11).

13. Stuttgarter Spielzeug-Flohmarkt, DGB-Haus, Willi-Bleicher-Str. 20, 9.30-14.00 Uhr. Tischreserv.: Tel. (0711) 423907.

Modellbahnbörse, Krombachhalle, 57223 Kreuztal-Krombach, 10-15 Uhr. Arbeitsgruppe Eisenbahn e.V., Bernd Weyand, Tel. (02732) 74617.

Modellbahn-Tauschmarkt, Speisesaal des AW Cottbus, Waisenstr. 21, 10-16 Uhr. Info/Tischbestellung Freizeitgruppe Bahn-Sozialwerk, Günter Schulz Tel. (0335) 422192.

Sa 19.11. und So 20.11.

Luxemburgische Modellbautage, Centre Prince Henri, Walferdange, 10-18 Uhr. Association des Modélistes Ferroviaires de Luxembourg, L-7201 Walferdange, B.P. No. 40, Tel. L-331888, Fax L- 335410.

Modelleisenbahnausstellung 25 Jahre MEC Barsinghausen. KGS Barsinghausen, Goethestr., 30890 Barsinghausen.

Modelleisenbahnausstellung, Bahnhof Dresden-Neustadt Seitengang rechts, 10-18 Uhr (siehe 9).

16. Modellbahnausstellung „30 Jahre MEC Oranienburg", Friedrich-Wolf-Klubhaus, Lehnitz, 10-18 Uhr.

Freizeit-Ausstellung Erfurt, ega-Gelände, 10-18 Uhr, Eintritt: Erwachsene DM 7,50, Kinder bis 6 Jahre frei, Familienkarte DM 16,-.

Jubiläumsausstellung des MEC 01 Münchberg mit Tombola und Flohmarkt, Mehrzweckhalle, Dr.-Martin-Luther-Str. MEC 01 e.V., Postfach 168, 95201 Münchberg, Tel. (09227) 1700.

Modellbahnschau der Arge Spur 0 und Modellbau AG RS Wentorf, Realschule, 21456 Wentorf, Tel. (040) 7202743, Fax 7206869.

So 20.11.

4. Reither Spielzeugtauschbörse, Kulturhaus Reith bei Kitzbühel, 9-13 Uhr, Tischgebühr öS 80,- (siehe 10).

Spielzeugmarkt für Eisenbahn, Modellauto, Puppen, Blech- und Holzspielzeug, gr. Rotkreuz-Saal, Nunnenbeckstr. 47, Nürnberg, 9-14 Uhr. Tischreservierung: Tel. (0911) 53010, Fax (0911) 5301298.

Sa 26.11.

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugbörsen, Angerhalle, Tuttlingen/Möhringen, 10-16 Uhr (siehe 6).

Auto- und Eisenbahnmodellbörse, Mercedes-Autohaus Mürdter, Am Ohlhorstberge 5, 29227 Celle-Westercelle 13-16 Uhr. Reservierung (05141) 940171 (siehe 11).

Sa 26.11. und So 27.11.

Modelleisenbahnausstellung, Bahnhof Dresden-Neustadt Seitengang rechts, 10-18 Uhr (siehe 9).

Modellbahnausstellung der Brandenburger MEF, Bäkkerstr. 46, 14770 Brandenburg, 10-17 Uhr (siehe 12).

Modelleisenbahnausstellung 30 Jahre Modellbahnclub Thale e.V., Gymnasium Thale, Auf den Höhen, 9.00-17.30 Uhr, Eintr. Erw. DM 2,-, Kinder 1,-.

Modellbahnausstellung der Frankfurter Modelleisenbahnfreunde, Vereinsheim, Gründenseestr. 6, 60368 Frankfurt-Fechenheim, 10-17 Uhr.

Modellbauausstellung der MEF Geilenkirchen, Rodebacher Hof, Bundesstr. 163, 52538 Gangelt/Stahe, Sa 14-19 Uhr, So 10-18 Uhr.

Modellbahnausstellung des MEC Anklam e.V., Reeperstieg, Anklam, 10-17 Uhr.

So 27.11.

Club Mittweida e.V., Turnhalle Rossau-Weinsdorf 9-18 Uhr. Tischbestellung: Wilfried Reinke, Hauptstr. 34, 09661 Weinsdorf, Tel. (03727) 91815, Fax 90819.

3. Güstrower Modellbahnbörse des MEC Güstrow, Gaststätte Hansabad, 9-14 Uhr. Tischbest.: R. Jentz, Waldweg 20, Tel. (03843) 212635.

12. Welser Modellauto- und Eisenbahn Tauschtreff des E.M.C. Wels, Zfl, Flugplatzstr. 14, A-4600 Wels, 9-13 Uhr (Siehe 10).

Die häufigsten Adressen

Die Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen numeriert.

1: BSW-Gruppe Lübeck, Michael Hecht, Rauher Dorn 2, 23556 Lübeck, Tel. (040) 6511059.

2: BEF, Stresemannstr. 30, 10963 Berlin (bitte Rückporto), Tel. (030) 2511081 u. 4327817, Fax 2514186.

3: EFZ, Postfach 100201, 72302 Balingen, Tel (07476) 7949, Fax 2864.

4: Deutsches Reisebüro GmbH, Im Hauptbahnhof, 60329 Frankfurt (M), Tel. (069) 234889 od. 230911, Fax 235009.

5: DB Regionalbereich Nürnberg, Nostalgiereisen, Lessingstr. 6, 90443 Nürnberg, Tel. (0911) 219-2844, Fax 219-3740.

6: P. + G. Scherer, Konstanzer Str. 47, Tel. u. Fax (07732) 14086.

7: Eisenbahnfreunde Helmstedt, z. Hd. Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt, Tel. u. Fax (05352) 6471.

8: Modelleisenbahnfreunde Markdorf e.V., 88048 Friedrichshafen.

9: MEC „Max-Maria v. Weber", Bahnhof Dresden-Neustadt, Schlesischer Platz 1, 01097 Dresden.

10: Walter Schlader, Tel. (00437242) 74710.

11: C.A.M. Club der Auto-Modellfreunde e.V..

12: Brandenburger Modellbahn-Freunde e.V., Prager Straße 1, 14772 Brandenburg.





Fleischmann: Preußischer Güterzug

Als limitierte H0-Einmalserie erscheint ein Güterzug der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung K.P.E.V. mit einer vierfach gekuppelten Schlepptenderlokomotive der Gattung G 8.1 und fünf Länderbahngüterwagen. Die gut detaillierten und sauber lackierten Modelle sind einzeln und als Geschenkpackung „Länderbahnset" erhältlich. Ein **Set mit zwei ICE-Triebköpfen** (einer motorisiert) in der aktuellen Version für den Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz gibt es für die Baugrößen HO und N in konventioneller und Digitalausführung. Für N-Bahner erscheint der berühmte „Gläserne Zug" der Baureihe 491 in der aktuellen dunkelblauen Lackierung. Die Re $4/4^{II}$ der Schweizerischen Bundesbahnen SBB kommt in Rot, und die **Reichsbahn-01.10 (Epoche II)** kann der Modellbahner jetzt mit kompletter Stromlinienverkleidung auf seiner Anlage einsetzen.



Lemaco: ABe $4/4^{III}$ der RhB

In H0m erscheinen die Triebwagen ABe $4/4^{III}$ 51-56 der Rhätischen Bahn in drei Versionen. Die MOB-Triebwagen **BDe 4/4** und **FZe 6/6** sind jetzt in verschiedenen Varianten lieferbar. Als schwarze **A 2/4** der SBB und im Blau/Schwarz der SCB gibt es die schweizerische Schnellzugdampflok **A2T** in H0. Die G 12 ist als **58 1436** der DB, als **150 C 661** der SNCF sowie in der **preußischen Ausführung** erhältlich. In Spur I kommt die **Ae 6/6** in Grün und Rot; in der Baugröße IIm gibt es den MOB-Gepäcktriebwagen **FZe 6/6**.



Lima: Bahndienstfahrzeug 750 001

Das Bahndienstfahrzeug 750 001 entstand aus der Vorserien E 03 001. Als Komponenten-Erprobungsträger ist das Modell vorbildgerecht mit Stromabnehmern ähnlich denen des ICE ausgerüstet. Dem Modell liegen zahlreiche Zurüstteile bei.



LGB: FRANK + NICKI S.

Nach der FRANK S. als Live-Steam-Modell wird mit der NICKI + FRANK S. nun der Wunsch nach einem elektrischen Modell der Maschine erfüllt. Der Harzquerbahn-Klassiker **99 6001** kommt mit neuem Antrieb in Reichsbahn-Schwarz und im Grün/Schwarz der Nordhausen-Wernigeroder-Eisenbahn NWE. Nach schweizerischem Vorbild entstand ein **elektrischer Arbeitstraktor**. Als **Startsets** gibt es einen Circuszug sowie einen Western-Personen- und -Güterzug. Neu im US-Programm ist ein **box car** mit Holzaufbau; mit **Coca-Cola**- Beschriftung erscheint ein Wagen in moderner Ausführung. Das erste Modell einer Wildwest-Wagenserie ist **Buffalo Bill** gewidmet. Neu lieferbar ist ein **Timer**, der auch vom fahrenden Zug angesteuert werden kann.



Märklin: D-727 mit Schüttgutwagen RAG

Die D-727 in der Ruhrkohle-Version entstand aus der DB-Reihe 80 nach deren Ausmusterung; passend zu ihr erhält man ein Wagenset mit fünf Schüttgutwagen der Gattung Fals. Der Packung ist eine Broschüre über den Einsatz der BR 80 im Kohlebergbau beigegeben. Die neue **Wannentender-52** ist als Sondermodell für die Märklin-Händler-Initiative in grauer Reichsbahnausführung erhältlich.

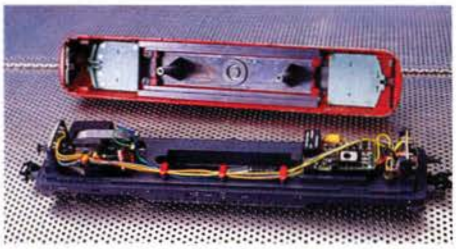
Alle Neuheiten, zu denen es aus Platzgründen keine Abbildungen gibt, sind fettgedruckt.



Märklin: DB-220

Von 1957 bis 1989 gab es bei Märklin eine V 200 in H0. Zwar zum Klassiker avanciert, genügte die Maschine nicht mehr den heutigen Ansprüchen. 1994 erschien ein neu konstruiertes Modell des einstigen Paradepferdes. Die neue V 200, wie ihre Vorgängerin vollständig aus Metall gefertigt, hat mit ihren zahlreichen angesetzten Details und der lupenreinen Beschriftung fast schon die Qualität eines Kleinserienmodells. Stark getrübt wird der hervorragende Gesamteindruck durch die zu weit vorne sitzenden Führerhaus-Trittstufen; die Verwendung des 221-Rahmens ist die Ursache. Hier hat Märklin sicher an der falschen Stelle gespart.







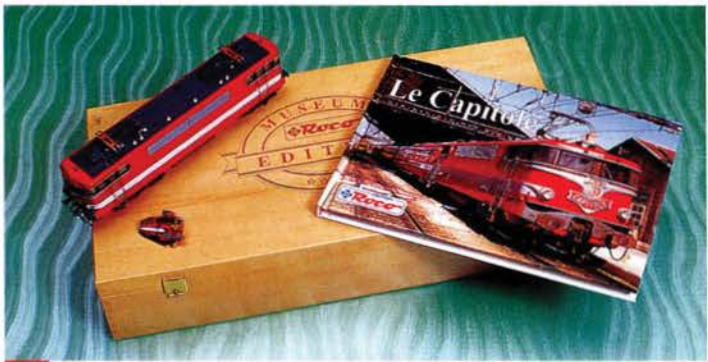
Märklin: Bayern Mallet Gt 2x4/4

Durch zahlreiche angesetzte Details besticht die Ganzmetall-Neukonstruktion der bayerischen Mallet Gt 2 x 4/4. Dank der Gelenkkonstruktion des Fahrwerks durchfährt das Modell selbst engste Kurven. Varianten bekannter Modelle sind die **V 36** in Rot und die **SBB 460** als Agfa Film Werbelok.



Märklin: Z-Parade

Anhänger der kleinsten Baugröße werden sich über das Z-Modell der Dampflok-Baureihe 10 freuen. Die Maschine ist als Sondermodell in einer blauen Designstudie der DB und im **klassischen Schwarz** erhältlich. Die E 94 gibt es nun auch als 254 der DR mit rotem Fahrwerk. Für US-Fans kommen eine dreiteilige F 7-Garnitur der Union Pacific sowie ein Kesselwagenset mit drei Modellen nach amerikanischem Vorbild. Für die Spur 1 wird zur Zeit die DB-Universaldiesellok der Baureihe **218** ausgeliefert.



Roco: Le Capitole

Für Freunde der Französischen Staatsbahn SNCF gibt es die Ellok BB 9200 in der roten Ausführung des legendären „Le Capitole". Das Modell wird zusammen mit einem Buch, in dem die Geschichte des Expreßzugs dokumentiert ist, in einer exklusiven Holzkassette geliefert.
Die **DR-232** gibt es neu für Mittelleiter-Wechselstrom. Die **Bügelfalten-110** kommt in Blau/Beige, und die **112** ist nun in der letzten Version mit kleinen DB-Einheitslampen zu haben. Seit Ende Oktober ist die lange erwartete **DB-Dampflokbaureihe 052 mit Kabinentender** im Handel erhältlich.





Roco: 17.10 der DRG und DR

Dem Wunsch nach einer Neuauflage der vor über acht Jahren aus dem Programm genommenen 17.10 entspricht die Salzburger Firma Roco nun mit der dreidomigen 17 1166 der DRG. Trotz ausgezeichneter Modellpflege erscheint die Maschine im preisgünstigen Classic-Programm. Seit September ist das Modell in zweidomiger Ausführung auch in Epoche-III-Version der DDR-Reichsbahn erhältlich.
Roco wählte für die Maschine den Zeitraum, in dem sich zahlreiche Maschinen in persönlicher Pflege des Lokomotivpersonals befanden. Kenntlich wird dies durch das rote Dreieck an den Führerhausseitenwänden.
Der schräggenutete und dynamisch gewuchtete Anker verleiht dem Modell zeitgemäße Fahreigenschaften.



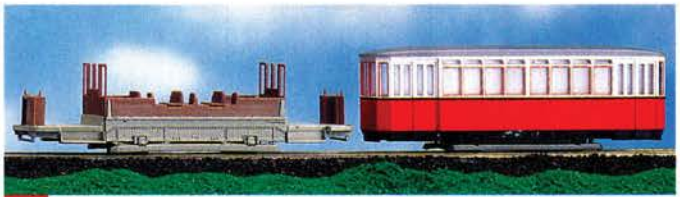
Fleischmann: InterCargo

Den Beginn des DB-AG-Zeitalters markiert der InterCargo-Schnellfahrgüterwagen. Im Längenmaßstab 1:94 gibt es die Einheitsschnellzugwagen **BDms 273** und **Bm 235** sowie den IC-Großraumwagen **Bpmz 291.2**.



Arnold: IC-Abteilwagen und Kühlwagen

Der traditionelle Spur-N-Hersteller aus Nürnberg liefert den 2.-Klasse-IC-Abteilwagen Bm 235 in neuer Lackierung mit großflächigem, zeitgenössischem Graffito. In schlichtem Weiß der Epoche III präsentiert sich ein zweiachsiger Kühlwagen der Gattung Trhs 42.



Höfer Nahverkehrsmodelle: Wiener Tram

Eine originelle Neuheit in Baugröße H0 ist ein Beiwagen k_3 der Wiener Straßenbahnen. Für diese Modelle bietet der Hersteller außerdem eine Inneneinrichtung mit Fenstersatz an.



D+R-Modellbahn: RhB-Niederbordwagen

Neu erschienen ist in H0m (H0-Meterspur) ein vierachsiger Niederbordwagen der beliebten Rhätischen Bahn in Graubünden. Das Fahrzeug besitzt bewegliche Klapprungen und eine Bremserbühne. Das Modell in Kunststoffausführung ist fein detailliert und absolut maßstabsgetreu nachgebildet. Bemo-Standardkupplungen und D+R-Kurzkupplungsköpfe sind beigegeben.



Märklin: Reichspost-Set

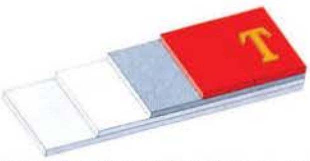
Das neue H0-Reichspost-Set der Märklin-Händlerinitiative MHI mit einem vierachsigem Oberlicht-Reichspostwagen, einem zweiachsigen Kühlwagen und einem dunkelroten Benz-Lastwagen dokumentiert den Postverkehr der dreißiger Jahre. Mit neuer Ladung sind die bekannten **Tieflade-Sechsachser** im Handel.



Snowboard out. Maxi in!

Mit Maxi hat Ihr Modellbahnhobby endlich übers ganze Jahr Saison: Mit tritt- und wetterfesten Gleisen, mit hochwertig veredelten Loks und Wagen ganz aus Metall verträgt Maxi nicht nur jedes Wetter, sondern auch die liebevoll rauhe Behandlung echter Spielbahner aus Leidenschaft. Maxi braucht weder Tisch noch Platte, ist schnell auf- und wieder abgebaut und begnügt sich mit Teppich, Terrassenfliesen oder dem kurzgeschnittenen Rasen. Ob als Familientherapie für verregnete Wochenenden oder als stationäre Freiluftanlage in Ihrem Garten: Mit integriertem Decoder für das DELTA-Mehrzugsystem können bis zu vier Züge unabhängig voneinander gesteuert werden. Und mit dem Idealmaßstab 1:32 ist Maxi zu Märklins Profi-Spur 1 voll kompatibel und hat Anschluß an die ganze Welt der Eisenbahn. Viele funktionelle Details und eine moderne aber robuste Modellbahntechnik steigern den Spielwert und verlängern die Freiluftsaison aufs ganze Jahr.

MAXI



Das hochwertige, massive Stahlblech wird in mehreren Stufen veredelt: galvanische Verzinkung, Chromatierung, Pulverbeschichtung und Tampondruck.

Neuheiten aus der Modellbahnwelt



Lok 14: BVZ-Oldtimer

Passend zum Krokodil HGe 4/4 I der Brig-Visp-Zermatt-Bahn BVZ in der Nenngröße Nm (N-Meterspur) gibt es nun die entsprechenden Oldtimer-Wagen der BVZ.



0-Scale-Models: BASF-Kesselwagen

Die Firma 0-Scale-Models plant, zukünftig preisgünstige Kunststoffmodelle im Maßstab 1:45 herauszubringen. Als erstes Eigenprodukt ist jetzt ein Kesselwagen der Verbandsbauart mit genietetem Kessel und Beschriftungsvarianten in drei Epochen erhältlich.



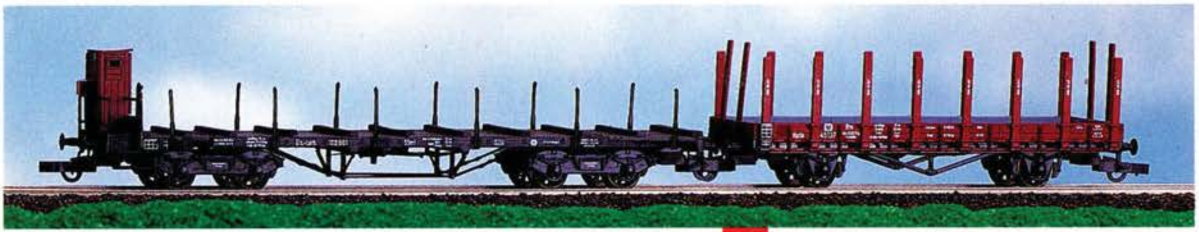
Roco: Touropa Liegewagen

In Epoche III gibt es ein maßstäbliches Modell des Touropa-Liegewagens Bc 4 ümg in Exklusivausführung. Neu sind auch die langen **Bvmz 185** und **Avmz 207** im InterRegio Farbdesign, der **Bcm 247** in Lackierung der Rollenden Landstraße sowie die **Pop-Wagen** der DB. Die **„Wellblech"-Schnellzugwagen** ABvmz 227 und Bvmz 237 der DB sind in 1:100 im traditionellen Blau/Beige erschienen. Neu in Epoche III ist die **Leig-Einheit** für den Stückgut-Schnellverkehr der DB. Als Beschriftungsvariante erscheint ein **Druckgaskesselwagen** der Firma MARGAS mit „Sonnendach". Der **Flachwagen Rklmp 653** kommt als Schienenwagen. Den **Einheitstaschenwagen „Känguruh"** gibt es in SBB- und FS-Ausführung. Eine Neukonstruktion ist der **Interfrigo-Kühlwagen** der aktuellen Bauart. Der bekannte DB **Schiebewandwagen** erscheint in einer Variante der PKP. Für N-Bahner gibt es ebenfalls das **„Känguruh"** in DB und SBB-Version sowie den **Schiebewandwagen** als Schweizerisches Modell. Als Zubehör erscheinen in der Baugröße H0 **Hemmschuhe** und **Bahnverladekeile** für Lkw. Für Schaltzwecke einsetzbar sind 9 und 11 mm **Radsätze** mit integriertem 18 kOhm Widerstand.



Roco: 140 Jahre Löbauer Turm

In einer limitierten Auflage erscheint der Sonderwagen „140 Jahre Löbauer Turm" auf Basis eines Bundesbahn-Güterwagens der österreichischen Firma Roco. Das Fahrzeug ist bei der Firma Spielzeugland, Rittergasse 3, 02708 Löbau für DM 24,95 erhältlich, wobei zwei Mark des Kaufpreises für die Erhaltung des neu aufgebauten Turms verwendet werden sollen - eine lobenswerte Initiative.



Sachsenmodelle: Rungenwagen-Set

Passend zur Roco-G 10 in K.P.E.V.-Ausführung ist ein Güterwagenset mit Schienenwagen der Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen und zweiachsigem Rungenwagen der K.P.E.V. lieferbar; **zwei weitere Länderbahnsets** ergänzen die Sonderserie. Die Einheitsnebenbahnwagen der DB erhalten Verstärkung durch den **Gepäckwagen Pwie 31**. Als Ergänzung zum Städteexpreß-Wagenset sind die **OSShd Wagen** nun auch einzeln erhältlich.



Trix: Königlich Bayerischer Torfzug

Der filigrane Kranwagen des königlich bayerischen Torfzuges wird durch den Kranschutzwagen, einen Torftransportwagen und einen Mittelbordwagen mit Plane ergänzt. Ebenfalls bayerische Vorbilder haben die „Kolonialwarenwagen" als Privatwagen der Firma „Franz Kathreiners Nachfolger GmbH" und in Reichsbahnausführung mit „Maggi"-Aufschrift. Als drittes bayerisches Modell erscheint ein Kühlwagen der „Vereinigten Margarinewerke" in Nürnberg.



Minitrix: Nestlé, Tuborg, Kellog's

Epoche-V-Bahner der Baugröße N können sich über einen zweiachsigen „Nestlé"-Containertragwagen freuen. Den Ichqs-u der DB gibt es als Privatwagen der Brauerei Tuborg. Mit Kellog's-Werbung kommt der S-Bahn-Wagen Bx 794.1 der DB.

Neuheiten aus der Modellbahnwelt



Busch: Lieferwagen und Feuerwehr

Im neuen Autoprogramm finden sich viele Modelle aus dem ehemaligen Praliné-Sortiment. Freunde von US-Automodellen werden sich über den Feuerwehr-Pumpwagen freuen. Als Bedrukkungvarianten gibt es den Citroën-Wellblech-Lieferwagen, den **Renault-Stadtbus** in der Ausführung der Verkehrsbetriebe Saarbrücken und einen **Renault Espace**.



Kibri: Zugmaschinen, Sattelauflieger, Straßenroller

Den Kibri-Fuhrpark bereichern zahlreiche neue Nutzfahrzeuge. Für Schwerguttransporte stehen Mercedes-Zugmaschinen mit verschiedenen Sattelaufliegern zur Verfügung. Neu sind der fünfachsige Prismenroller und der Schmidbauer Fünfachs-Nachläufer mit Einachs-Dolly. Zwei- und dreiachsige Prismenroller sind auch einzeln erhältlich. Neu im Programm ist die Oldtimer-Serie. Es gibt eine Faun-Schwerlastzugmaschine sowohl mit Tieflader als auch in der Version mit Straßenroller. Die klassische Kaelble-Zugmaschine aus den fünfziger Jahren mit Tiefladeanhänger setzt den bisherigen Schlußpunkt der neuen Serie.



Faller: Raiffeisen Lagerhaus und Zahnradfabrik

Sicherlich viele Freunde wird das neue Raiffeisen-Lagerhaus finden. Das Vorbild des Modells enstand in den zwanziger Jahren in Donaueschingen. Die Zahnradfabrik „Otto Moser & Sohn" ist ein dreistöckiger Industriebetrieb; sie ergänzt die Serie älterer Fabrikanlagen und Gewerbebetriebe. Speziell für Einsteiger ist das **Startset** mit Bahnhof, Kirche, Feuerwehrhaus sowie zwei weiteren ländlichen Häusern gedacht. Die **Geisterbahn „Mammuthöhle"** ist als Exclusiv-Modell 1994 ausgeliefert. Für das Faller car system erscheint als Wagen der Firma Sixt beschriftet der **Mercedes Kleintransporter T 2** und ein **IVECO-Lkw** mit beleuchteten Bremslichtern. Daß die Technik auch auf kleinstem Raum funktioniert, zeigt der neue **Mercedes 230 TE**.
Für individuelle Beleuchtungszwecke gibt es die **Micro-Kabelbirne** in den Farben Rot, Gelb, Grün und Blau.



Marks Metallmodellclassic's: Epoche III in Metall

Der Hersteller von Metallmodellautos baut sein Angebot im Maßstab 1:160 weiter aus. Der MB 3500 Bus im Dunkelrot der DB ist mit aus Neusilber geätztem Dachgepäckträger ausgestattet. Für dieselbe Epoche gibt es den VW „Bulli" in Zweifarblackierung, sowohl in der einfachen Ausführung ohne als auch mit Dachgepäckträger und Reserverad an der Front. Filigran wirken der neue PKW-Anhänger und der Post-Motorroller mit Fahrer. Mit zwölffarbiger Bedruckung präsentiert sich die Buick Limited Street Machine. Leckerbissen dieser Neuheiten ist zweifellos der gelbe Menck-Bagger auf einem vierachsigen Flachwagen von Arnold. Den Opel Blitz gibt es in blauer THW-Ausführung, den MB 3500 Tankzug im Rot-Silber von „Gasolin". In fein geätzter Messingausführung bietet Marks einen filigranen Zaun für Spur N.



Nowack: Ersatzteile für Ost-Oldies

Der Hersteller von Ersatzteilen in Zinnguß für alte Fahrzeuge von Trix und Märklin, Franz Nowack, Allinger Str. 24 , 82223 Alling, hat sich der an Zinkpest erkrankten Oldies von Piko, MEB und Schicht angenommen. Lieferbar sind Fahrwerke, Zylindergruppen, Räder, Bürstenlagerschilder und Schalträder in harter Zinnlegierung mit Messinglagerbuchsen.



Railino: Profi-Line Gleissystem in N

Ab November 1994 erscheint ein Profi-Line-Gleissystem in N und Nm mit maßstäblicher Nachbildung der Oberbauart K auf Holzschwellen im Schotterbett sowie passende Standardweichen mit einem Abzweigwinkel von 6°34' bei einem Radius von 1187,5 mm. Das neue Gleissystem entspricht den NEM-Normen.

Rietze Auto-Modelle: Kässbohrer-Trilogie

Anläßlich der IAA für Nutzfahrzeuge vom 3. bis 11. September 1994 präsentierte die Firma Rietze eine „Sondermodell-Trilogie" im Maßstab 1 : 87 mit den Kässbohrer-Setra-Bussen **315 HD**, **315 HDH** und **328 DT**.

Spieth Modellbau: Schneepflug Meiningen

Der Kleinserienhersteller aus Leinfelden-Echterdingen bietet den **Schneepflug Meiningen** als H0-Metallbausatz. Er enthält zahlreiche Messingätzteile, eine ausführliche Bauanleitung sowie die entsprechende Farbe.



Weinert: Umbausatz 50.40 Franco Crosti

Mit dem Umbausatz 50.40 läßt sich die Roco Fünfziger in eine Franco-Crosti-Maschine verwandeln. Die neuen Weißmetallbausätze sind ausgeliefert. Die Liebhaber alter Lastwagen wird der **Vomag Benzol Tanklastzug** begeistern. Als passende Ergänzung gibt es einen **Zweiachsanhänger**. Highlight so mancher H0-Kiesgrube könnte der **Hochlöffelbagger Orenstein & Koppel** werden. Von Peco gibt es jetzt die **24°-Kreuzung** mit Code 75 Fine-Scale-Profilen.



Zimo: Digitalsystem

Lieferbar ist eine neue Systemgeneration zur Zimo-Digitalsteuerung. Sie besteht aus dem Basisgerät MX 1 für stabilisierte und kurzschlußüberwachte Fahrspannung, dem entsprechenden **Fahrpult MX 2** und den **Fahrzeugempfängern** der MX-Generation.

SZENE

Neuheiten aus der Modellbahnwelt



US-Diesellok-Klassiker E 8/9 in H0 von Brawa/life-like.



Dampf in den Rocky Mountains mit der K 27 von Sunset.



US-Flachwagen mit GMC-Truck in H0 von Märklin.

US-Corner

Norfolk & Western, Union Pacific, Santa Fé, Rio Grande – wer kennt nicht die berühmten amerikanischen Bahngesellschaften, die noch heute einen profitablen Güterverkehr abwickeln. Immer mehr deutsche Modellbahner entdecken ihre Liebe zu den US-Modellen, die inzwischen einen riesigen Markt bilden. Zahlreiche deutsche Händler führen inzwischen Modelle nach US-Vorbildern.

BRAWA importiert Fahrzeuge des US-Herstellers „life-like". Den EMD-Klassiker E 8/9 gibt es gleich in vier Versionen: als 926 der Union Pacific, als 84 der AT & Santa Fé, als 797 der Louisville & Nashville und schließlich als EMD-Prototyp. Neu im Märklin-Programm ist der US-Flachwagen mit GMC-Truck und Seaboard-Beschriftung; eine Variante des Modells gab es erstmals 1993 als Sonderserie zum 70-jährigen Jubiläum der Alaska Railroad.

Als Leckerbissen für Liebhaber von US-Schmalspurbahnen (siehe Seite 28) gibt es bei Sunset Models die hervorragend detaillierte 2-8-2 K-27 462 der Denver, Rio Grande & Western Railroad. Das filigrane Messingmodell läuft auf Gleisen der ungewöhnlichen Baugröße H0n3.

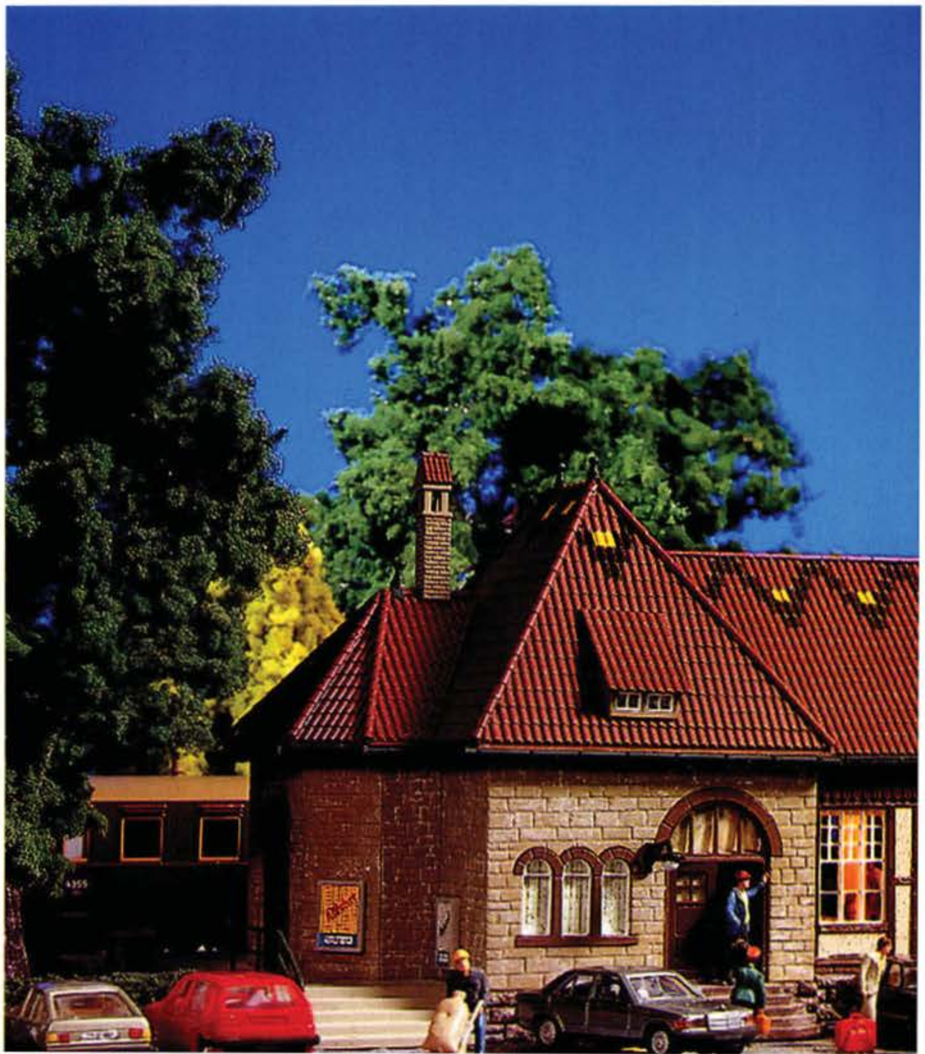
Bahnhof – Schwarzburg – einer der schönsten Bahnhöfe Thüringens

Das ist unser Beitrag zum „Aufbau Ost" nach der Wiedervereinigung. An der Strecke Rottenbach-Katzhütte gelegen, findet der Eisenbahnfreund den um die Jahrhundertwende erbauten Bahnhof Schwarzburg. Betrachten Sie unsere originalgetreue Modellnachbildung, dann werden Sie uns recht geben: unsere Modellbauarchitekten haben ein wunderschönes Anlagenmodell geschaffen. Der besondere Reiz dieses attraktiven FALLER-Modells liegt in der Vielzahl der Anbauten und Erker, sowie in der reichen Gliederung des „schmucken" Walmdaches.
Und was die, für viele Modellbahner wichtige Frage der Bahnhofsdimensionen anlangt, so kann ohne Übertreibung von idealen Bahnhofsmaßen gesprochen werden. Ein Modell, mit dem sich die unterschiedlichsten Bahnhofskonzepte realisieren lassen. Vom kleinen Haltepunkt bis zum Kleinstadtbahnhof auf einer mittelgroßen Bahnhofsanlage.

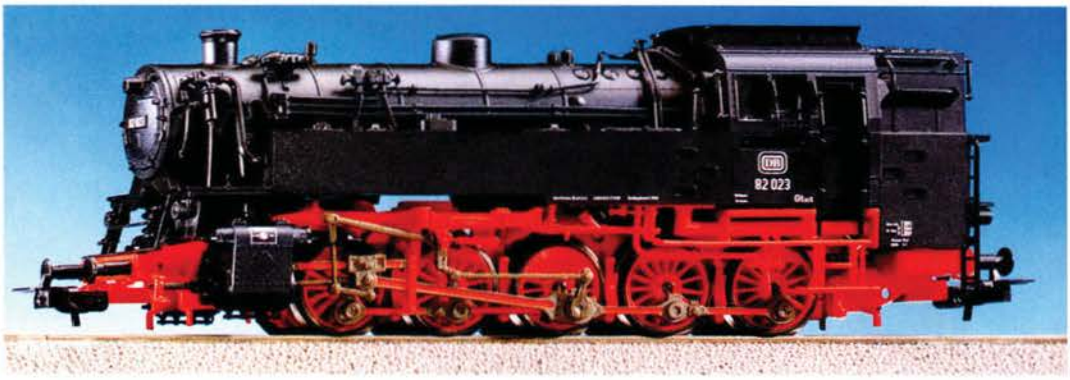
Ausführliche Informationen finden Sie im neuen FALLER-Katalog, erhältlich bei Ihrem Fachhändler oder gegen DM 10,– (in Briefmarken) bei
Gebr. FALLER GmbH, Postfach 1120,
78148 Gütenbach/Schwarzwald.

FALLER®

IDEEN MUSS MAN HABEN



Piko: 82 in H0



Die neue 82 von Piko: Wie die bisherigen Dampfloks besitzt sie ein Plastik-Gestänge.

Das feierliche Roll-Out fand am 15. September statt: Piko-Geschäftsführer Dr. René Wilfer stellte der Fachpresse im Werk Sonneberg die neue 82 in H0 vor. Nach der Übernahme der Firma im Frühjahr 1992 hatte man sich zunächst auf die Überarbeitung einiger Modelle aus dem alten DDR-Programm beschränkt. Die DB-Neubaudampflok entstand im Maßstab 1:87 als komplette Neuentwicklung unter dem Dach der privatisierten Marke Piko.

Das Unternehmem beschäftigt derzeit 130 Mitarbeiter. Seit Anfang 1993 führt Piko neben dem angestammten Eisenbahn-Programm Gebäudemodelle in den Maßstäben N, H0 und II (1:22,5). Mit einer komplett neu eingerichteten Kunststoffspritzerei will Piko den Anschluß an die Konkurrenz erreichen. Wilfer betonte, daß große Summen in den Standort Sonneberg investiert wurden und daß das Modell der Baureihe 82 den jetzigen Stand der Piko-Technik repräsentiere.

Die auf der Nürnberger Spielwaren-Messe vorgestellte Reichsbahn-Diesellok der Reihe 232 in H0 wird Piko allerdings nicht auf den Markt bringen, da sie bereits bei zwei anderen Herstellern im Angebot ist. Angesichts des prosperierenden Modellbahn-Markts ist Wilfer zuversichtlich, daß die alte DDR-Modellbahn-Marke langfristig erhalten werden kann.

Wolfgang Schumacher



Das Piko-Werk in Sonneberg: Auch in die Infrastruktur wurde kräftig investiert.

Volles Haus bei der traditionellen Märklin-Jahrespressekonferenz im Frankfurter Intercity-Restaurant.



Märklin setzt auf eine perfekte Kundenbetreuung und hat mit zwei anderen Unternehmen eine Initiative gestartet:

„Fachverkäufer, staatlich anerkannt"



Wolfgang Topp, Geschäftsführer Marketing und Vertrieb, sieht einen deutlichen Trend hin zur Modellbahn.



Das neue Märklin-Zugferd heißt MAXI.

Die Marktführerschaft in Europa wurde weiter ausgebaut, das Geschäftsjahr 1993 mit einem satten Umsatzplus von 7,6 Millionen Mark abgeschlossen und schließlich ein neues Fachhandelszertifikat zwecks besserer Kundenbetreuung initiiert. Das waren die wichtigsten Ergebnisse der Jahrespressekonferenz von Märklin, zu der das weltbekannte Göppinger Unternehmen am 27. September Tages- und Wochenzeitungen, Funk- und Fernsehen sowie die Fachpresse nach Frankfurt eingeladen hatte.

Wolfgang Topp, Geschäftsführer Marketing und Vertrieb, berichtete mit sichtlicher Zufriedenheit, daß sein Haus zwischen 1989 und 1993 den Umsatz um 48,6 Prozent gesteigert habe und damit den Durchschnitt weit übertrifft - bei den Spielwaren lag er in dieser Zeit bei 25,5 Prozent, beim Modellbahnmarkt beläuft er sich auf 37,8 Prozent.

In den beiden deutschen Werken Göppingen und Sonneberg beschäftigt das Unternehmen 1570 Mitarbeiter; weitere 100 arbeiten im ungarischen Györ, wo die Tochtergesellschaft „metal-toys" Gleise und Zubehörteile herstellt. Dem leicht rückläufigen Exportanteil steht ein überdurchschnittliches Inlandswachstum von knapp 7 Prozent gegenüber.

Daran, so hob Topp hervor, haben die 1450 Vertragshändler, die in der Märklin-Händler-Initiative zusammengeschlossen sind, mit rund 90 Prozent den größten Anteil. Mit Stolz registrierte die Firmenleitung, daß die Zahl der Mitglieder in den drei Clubs (dem 1. FC Märklin, dem Insider- und dem Telex-Club) um 17 000 auf insgesamt 57 000 angestiegen ist. Weitere Impulse erhofft sich Märklin von der neuen MAXI-Bahn in Spur I. Bereits jetzt liegen etwa 10 000 Bestellungen für diese Neuheit vor.

Als „gelungenen Coup" bezeichnete Topp die von Märklin finanzierte Designlackierung einer 460 der Schweizer Bundesbahn SBB. Das von Märklin entwickelte Motiv zeigt einen Heizer beim Kohleschaufeln am Feuerloch. Die Lok wird mindestens ein Jahr in diesem Outfit auf Schweizer Gleisen zu sehen sein. Außerdem berichtete der Geschäftsführer von einer Delegation der luxemburgischen Bahngesellschaft CFL, die in einem Sonderzug mit hunderten von Märklin-Fans aus Luxemburg und Belgien am 2. September nach Göppingen gereist war. Anlaß war die Taufe einer luxemburgischen Diesellok der Serie 1800 auf den Namen der Stadt Göppingen. Im Anschluß an dieses Ereignis wird Märklin nun ein Modell der „Göppingen" in H0 herausbringen.

Prinzipiell wollen die Göppinger eine Modellpolitik betreiben, die nicht nur das Bild der nostalgischen Bahn pflegt, sondern gleichzeitig das des modernen Verkehrsträgers berücksichtigt. Topp betonte, daß das jüngere Publikum über den Bezug zum aktuellen Vorbild leichter zur Welt der Modellbahn finde.

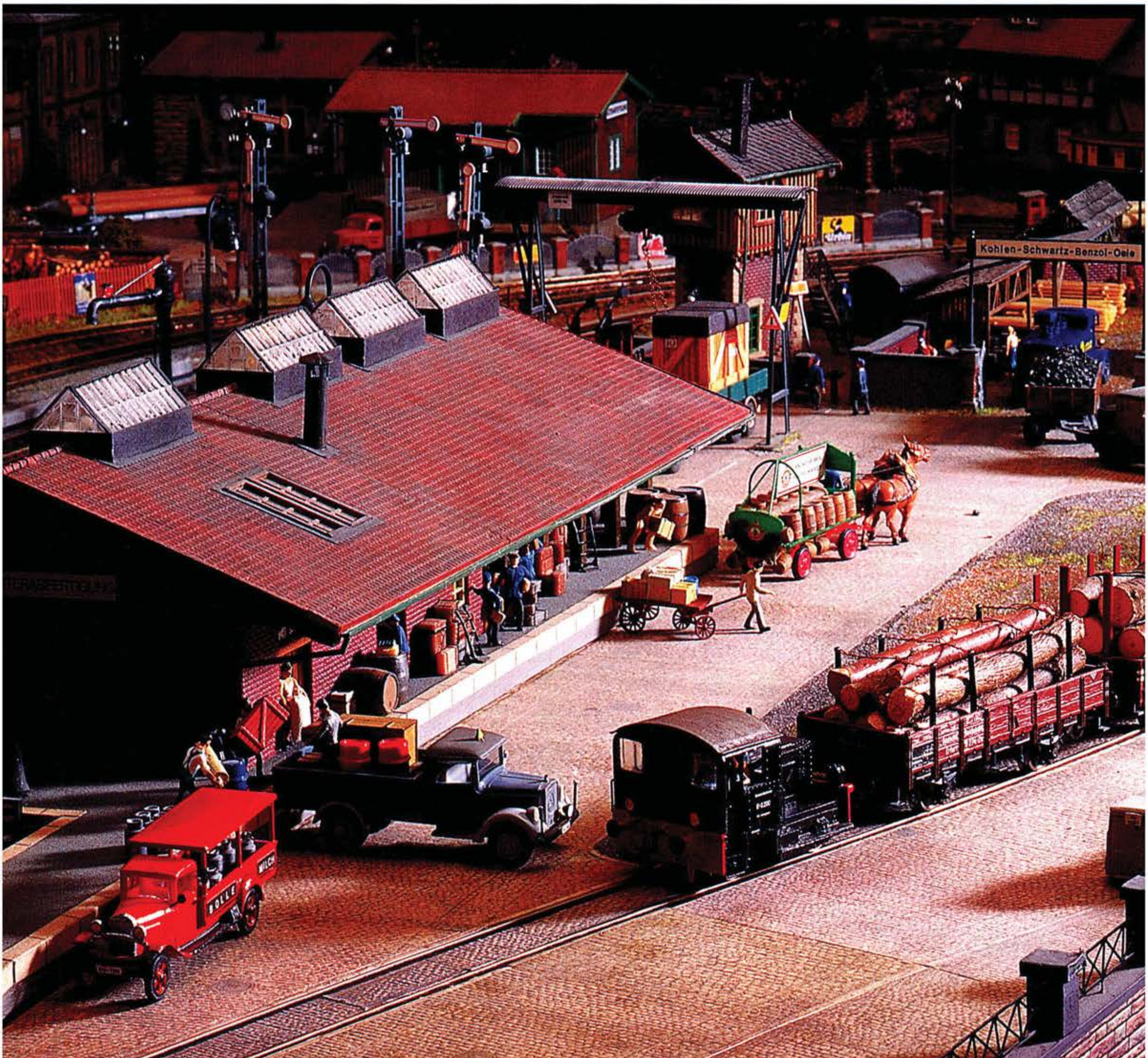
Schließlich setzt Märklin auf eine perfekte Kundenbetreuung. Um die Kompetenz der Fachhändler und Verkäufer zu erweitern, rief Märklin gemeinsam mit zwei deutschen Mitbewerbern die „Modellbahnfachakademie" ins Leben. Die Absolventen sollen ein Abschlußzertifikat und damit die Berechtigung erhalten, sich „staatlich anerkannter Fachverkäufer Modelleisenbahn" zu nennen.

Wolfgang Topp: „Ich freue mich über den seit einigen Jahren anhaltenden Trend hin zur Modellbahn." Marktanalysen hätten ergeben, daß vor allem kurzlebige elektronische Spiele deutliche Marktanteile zugunsten des wachsenden Modellbahnmarkts verloren hätten. Wie wahr diese Aussage ist, spiegelte sich auch in der Beteiligung an der Frankfurter Pressekonferenz wieder: War bis vor einigen Jahren die Fachpresse noch nahezu unter sich, nahmen in diesem Jahr sogar Fernsehjournalisten an der Veranstaltung teil - ein gutes Zeichen für die rosige Zukunft des Modellbahnhobbys.

Wolfgang Schumacher

Der Direktor eines Freiburger Regionalverbands realisierte zu Hause die Verkehrsgeschichte der dreißiger Jahre im Maßstab 1:87 auf einer noch im kleinsten Detail liebevollen Epoche-II-Anlage

Späte Leidenschaft



Hatte Ludwig Wiederhold früher wenig Zeit für die Modellbahn, begann für ihn Ende der siebziger Jahre das Hobby völlig neu. Er las Bücher und Fachzeitschriften, er kannte den MODELLEISENBAHNER seit seiner Jugend. Wenn auch jedes neue Buch und jeder Artikel den Einstieg erleichterten, so warfen sie aber auch neue Fragen auf. Welcher Baugröße sollte der Konstrukteur den Vorzug geben? Für welches Thema und welche Epoche sollte er sich entschließen - die typischen und quälenden Fragen, die aus einem intensiv erlebten Hobby erwachsen.

Die Systemwahl entschied er schließlich unter dem Aspekt, daß die vielfältigsten Möglichkeiten und ein recht kompatibles Angebot an Loks und Wagen die Gleichstrombahnen in gängigen Baugrößen boten. Für einen realistischen Betrieb war H0 die beste Wahl.

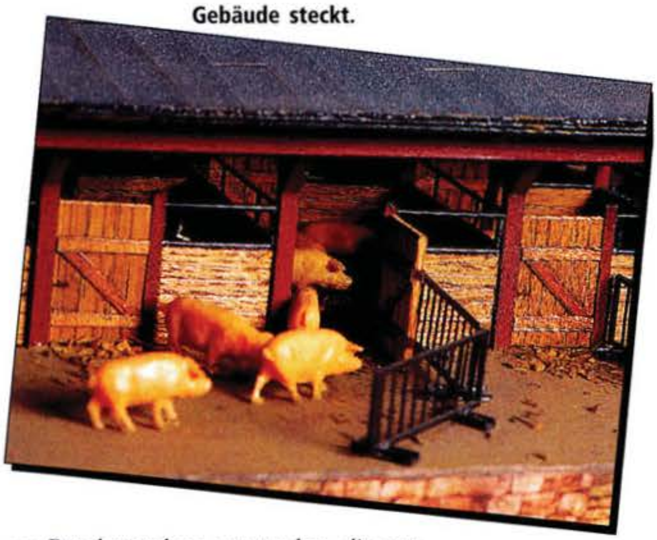


Seine beschränkten Platzverhältnisse zwangen ihn freilich zu einem Einstieg in H0-Schmalspur. Damit war auch das Thema vorgegeben: Auf einer so kleinen Fläche konnte nur eine Nebenbahn in ländlichem Umfeld Platz finden. Für abwechslungsreichen Betrieb sorgte ein Werksanschluß. Als Kind der Zwischenkriegszeit lag es für Ludwig Wiederhold nahe, seine Bahn ebenfalls in diesem Zeitraum anzusiedeln. Konsequent in Epoche II gebaut, sind selbst kleinste Details realistisch durchgestaltet.

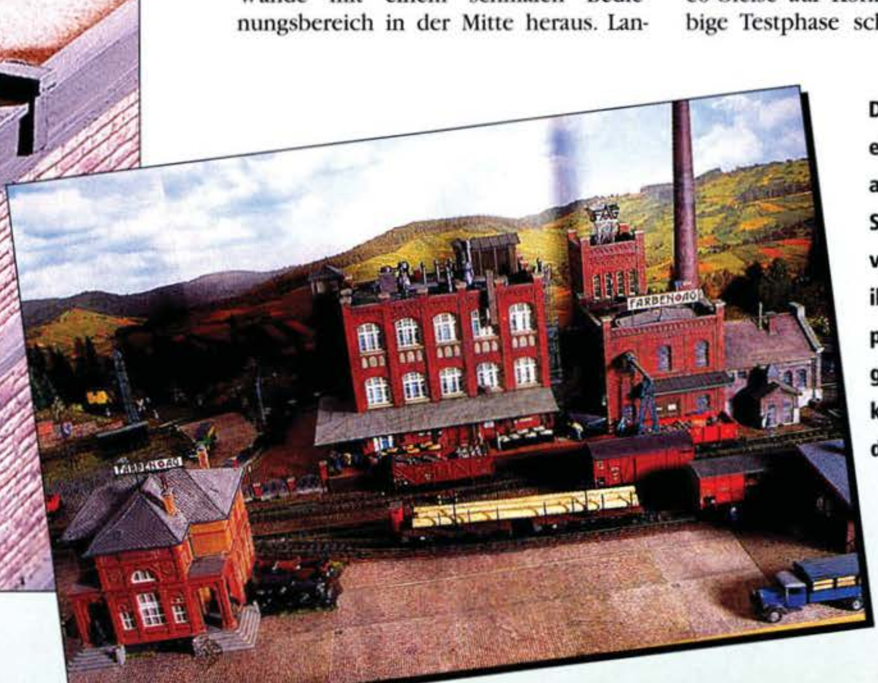
Das schmalspurige Erstlingswerk hatte in vielen Bereichen den Charakter eines Prototypen. Wiederhold probierte verschiedene Methoden im Gelände- und Gleisbau aus, denn das langfristige Ziel sollte ja die Integration des Schmalspurbetriebs in eine große Regelspuranlage sein. Diese Möglichkeit bot sich in einem rund zehn Quadratmeter großen Raum im neuen Eigenheim.

Zwei Jahre dauerte die Planungsphase, Entwürfe wurden geändert und wieder verworfen. Allmählich kristallisierte sich eine Rundum-Anlage entlang der Wände mit einem schmalen Bedienungsbereich in der Mitte heraus. Lange Paradestrecken entstanden, die verschiedenen Anlagenteile blieben optisch voneinander getrennt. Der linke Anlagenschenkel blieb im wesentlichen der Schmalspurbahn vorbehalten, den Hauptteil der Anlage mit dem Betriebswerk wollte er ausschließlich in Normalspur bauen.

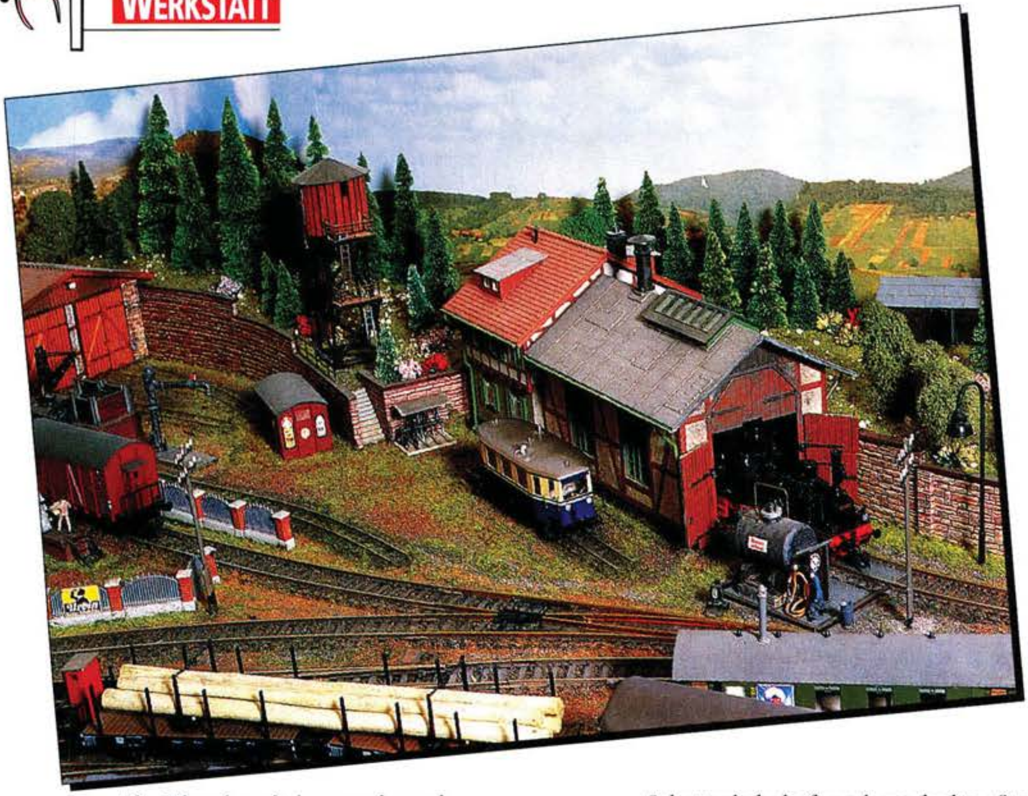
Als kompletter Selbstbau entstand die Viehverladeanlage. Im Inneren vollständig detailliert, kommen die Einzelheiten erst bei abgenommenem Dach richtig zur Geltung. Schon von außen läßt sich erahnen, wieviel Liebe zum Detail in dem Gebäude steckt.



Nachdem die Tragekonstruktion fertig war, begann Wiederhold mit der Gestaltung der unteren Ebene. Für den Gleisbau verwendete er ausschließlich Roco-Gleise auf Korkbettung. Eine ausgiebige Testphase schloß sich an, in der



Das weitläufige Fabrikgelände eines Farbenwerks entstand auf dem Areal des ehemaligen Schmalspur-Bw. Dort, wo einst verrußte Kleinbahnmaschinen ihre Heimat hatten, Lokschuppen und Wasserturm standen, glänzen heute die Luxuskarossen der Firmenleitung vor der Fabrikanten-Villa.



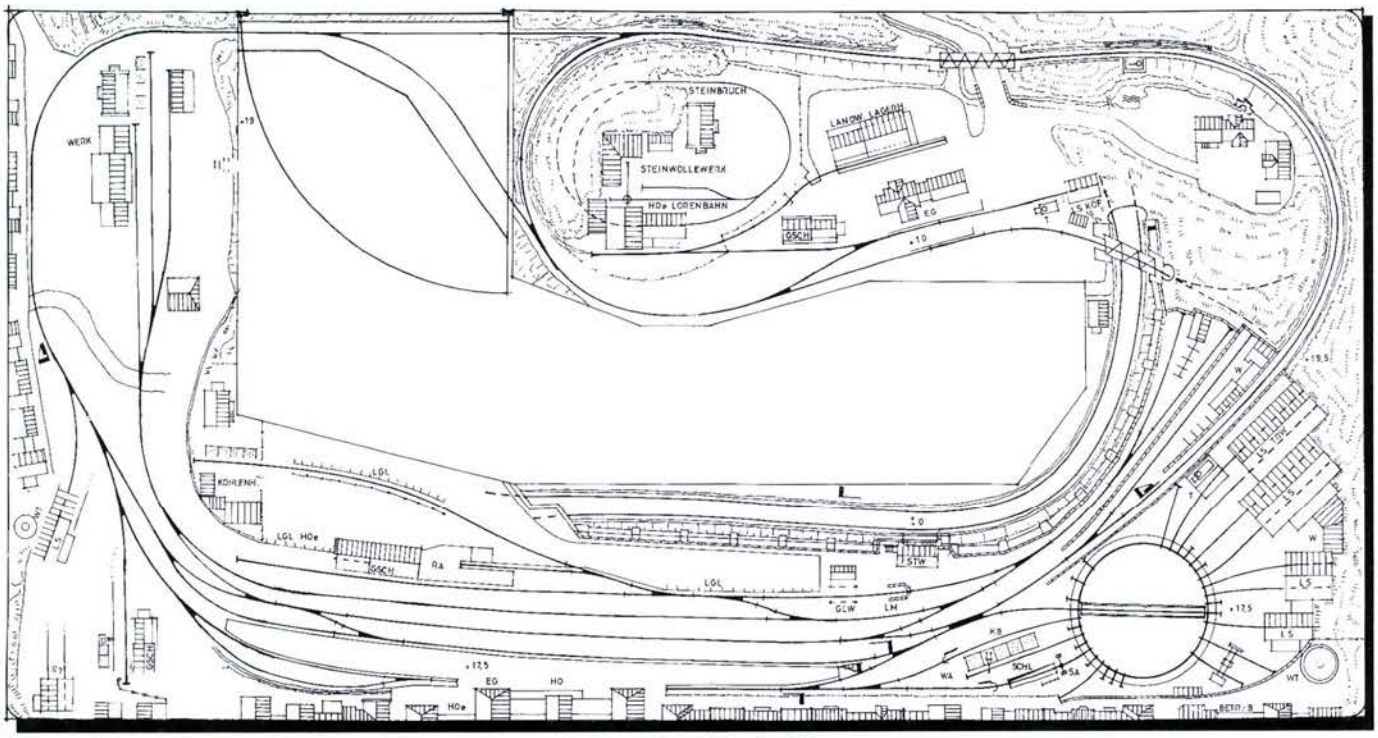
Die Schmalspurbahn verschwand nach dem Umbau des Bahnhofs Hillesau nicht vollständig. Reste des Kleinbahn-Bw wurden am Stadtrand neu aufgebaut. Sie machen den Strukturwandel im Verkehrswesen deutlich; die Schmalspurbahn fiel dem Umbau auf Regelspur zum Opfer.

Schattenbahnhof und verdeckte Strekken ihre Zuverlässigkeit unter Beweis stellen mußten. Erst jetzt konnte mit der oberen Ebene, der eigentlichen Anlage, begonnen werden. In der ursprünglichen Version bestand im Kopfbahnhof Hillesau am gleichen Bahnsteig Anschluß an die Züge der Schmalspurbahn.

Im Betrieb wollte sich die Kleinbahn aber nicht so recht bewähren: Auf den Herzstücken der Weichen blieben die Fahrzeuge bei Langsamfahrt stotternd hängen; ein anstandsloses Fahrverhalten ließ sich nicht erzielen. Für Wiederhold war aber ein vorbildgerecht langsamer Fahr- und Rangierbetrieb unabdingbar. So blieb als letzte Konsequenz nur der Abbau der Schmalspurbahn.

Die Kleinbahn wurde aber nicht einfach von der Anlage getilgt. Vielmehr stellte Ludwig Wiederhold ein Stück Verkehrsgeschichte dar: Steigendes Verkehrsaufkommen in den dreißiger Jahren zwang zum Umbau der Schmalspurbahn auf Regelspur. Einige Relikte des Bähnchens blieben erhalten. Teilweise wurden die Betriebsanlagen für Regelspur umgebaut. Am ehemaligen Lokschuppen liegen noch Schmalspurgleise im verkrauteten Schotterbett. Vor dem Regelspur-Lokschuppen stellten Freunde der Kleinbahn einen Triebwagen als Denkmal auf.

Insgesamt gestaltete Wiederhold den rechten, ehemals schmalspurigen Teil der Anlage komplett um. Von Hillesau, nunmehr Durchgangsbahnhof, geht es jetzt in weitem Bogen vorbei an einem Industriegelände, direkt in Richtung Katzing. Auf dem Gelände des ehemaligen Schmalspur-Bw hat sich mittlerweile eine Farbenfabrik angesiedelt; ihre



Deutlich zeigt der Gleisplan die großzügige Anlage des Kleinstadt-Bahnhofs Hillesau. Betriebswerk, Bahnhof und Steinwollewerk werden in einer der nächsten Ausgaben vorgestellt.

Der Eisenbahn-Direktor



Der Erbauer am Zeichentisch

Schon seit frühester Kindheit war Ludwig Wiederhold eisenbahnbegeistert. 1933 in Nordhausen geboren, wußte er als kleiner Dreikäsehoch allein schon aufgrund der Zeigerstellung – eine Uhr ablesen konnte er noch nicht –, zu welcher Zeit der „Fliegende Münchner" durch den Bamberger Hauptbahnhof brauste.

Mit einer kleinen Eisenbahn kam Ludwig Wiederhold in einem der ersten Kriegsjahre um die Weihnachtszeit in Berührung. Der Vater eines Klassenkameraden baute die sorgsam gehütete Trix-Spur-00-Bahn auf. Spielen durfte man mit so einer Bahn als Kind freilich nicht – solche hoheitlichen Aufgaben waren dem Vater vorbehalten. Prompt wurde bei dem Jungen der Wunsch nach einer eigenen Eisenbahn wach.

Zu Weihnachten im folgenden Jahr bekam er eine gebrauchte Märklinbahn mit Uhrwerkantrieb geschenkt. Das Interesse an dem wenig detaillierten „Uhrwerksbähnchen" erlahmte aber recht schnell, und mit ihm verschwand zunächst auch die Begeisterung an der Modelleisenbahn in der Versenkung. Es sollte Jahre dauern, bis die alte Leidenschaft wieder aufflammte.

Sein Beruf hat gleichfalls mit der Bahn zu tun: Wiederhold setzt sich als Direktor des Regionalverbands Südlicher Oberrhein in Freiburg für die Stärkung des Schienenverkehrs ein.



Die in den dreißiger Jahren neu gelieferten Kleinloks der Bauart Kö bewährten sich schnell im Rangierdienst. Kö 0200 ist Mädchen für alles im Bahnhof Hillesau. Sie bedient die Gleisanschlüsse zahlreicher Firmen, wird aber auch im Rangierdienst eingesetzt.

beiden Gleisanschlüsse werden von der Bahnhofs-Kö bedient. Reges Treiben herrscht auf dem weitläufigen Betriebsgelände. Arbeiter beschäftigen sich mit dem Verladen von Farbfässern und dem Empfang von Rohmaterial zur Farbherstellung. Gegenüber dem Werk vor der Fabrikantenvilla glänzen die Nobelkarossen der Direktion im Sonnenlicht.

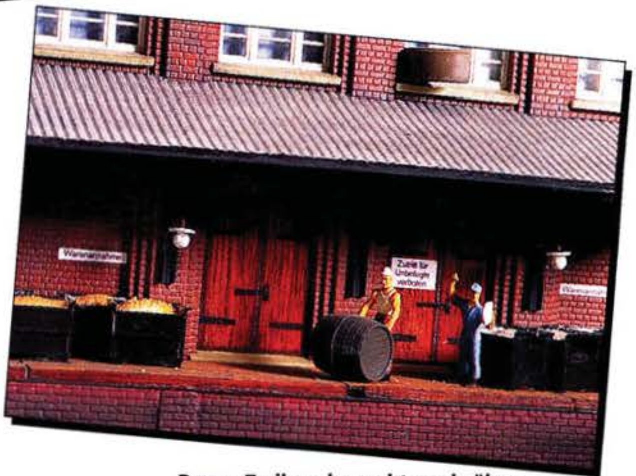
Das dritte Anschlußgleis gehört zu einer dem Farbenwerk benachbarten Viehverladeanlage. Sie entstand nach eigenen Ideen im Selbstbau. Bemerkenswert sind die hölzerne Dach- und Tragekonstruktion sowie das Innenleben der einzelnen Boxen, in denen sich auf (Modell-) Stroh einige Rinder, Schweine und Schafe tummeln. Erst bei abgenommenem Dach kommen die Details richtig zur Geltung.

Gleichfalls im Selbstbau entstanden die Kohlenhandlung und der große Güterschuppen im Bahnhof Hillesau. Sie waren beide aber schon Bestandteil der ursprünglichen Anlage. Details der Kohlenhandlung baute der Freiburger aus ganz alltäglichen Dingen: Der Laufrost zwischen den Kesseln des Tanklagers entstand aus einem ausgedienten Scherblatt eines Elektrorasierers, die Schläuche sind alte Fahrrad-Ventilgummis.

Der Güterschuppen diente ursprünglich auch zum Umladen zwischen Schmal- und Regelspurfahrzeugen. Heute wird nur noch die Lade- und Kopframpe sowie das Freiladegleis bedient; der Schmalspuranschluß ist rückgebaut.

Bleibt abzuwarten, bis wann der Verkehrsexperte Wiederhold mit neuen Ideen seiner bis ins kleinste Detail liebevoll geplanten aund gebauten Anlage überrascht. Wie die anderen Bereiche der Anlage aussehen und was sich in ihnen abspielt, zeigt ein Bericht in einer der nächsten Ausgaben.

Wolfgang Hornung

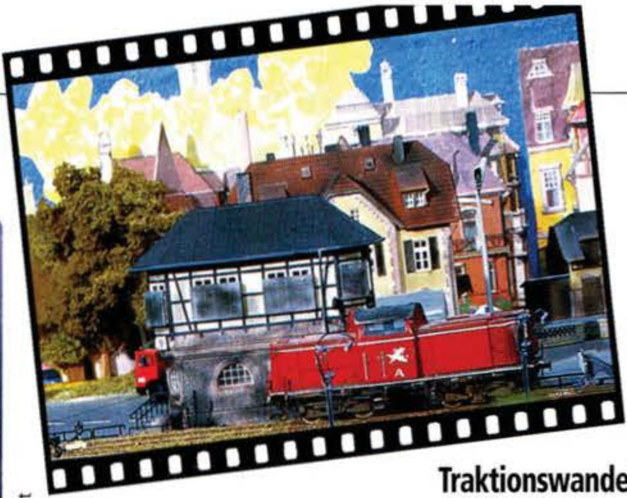


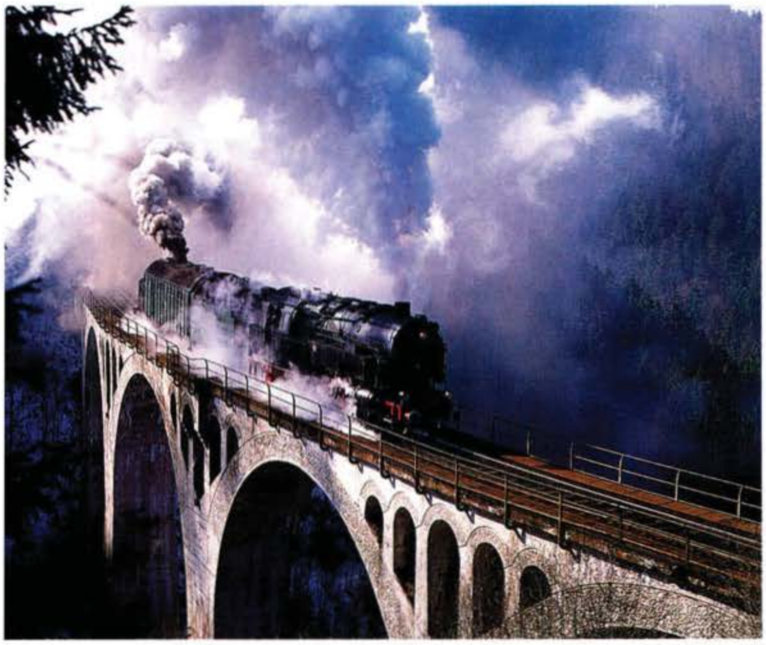
Reges Treiben herrscht nach überstandener Wirtschaftskrise an der Laderampe der Farbenfabrik. Rohstoffe werden per Schiene angeliefert, Lagerarbeiter sind damit beschäftigt, Farbfässer versandfertig zu machen. Dennoch steuert das Werk in den dreißiger Jahren unsicheren Zeiten entgegen...

Die Kohlenhandlung entstand ebenfalls nach eigenen Entwürfen. Entsprechend dem Vorbild ist das Gelände recht großzügig mit zahlreichen liebenswerten Details gestaltet. Aus so alltäglichen Dingen wie dem Scherblatt eines Elekrorasierers entstanden die Trittroste des Tanklagers.



VORSCHAU





Schmidt

Bullengesang

95 0028 und ihr Lokführer mit dem Spitznamen „Bätza" sind eine Legende im Sonneberger Land. Zusammen mit anderen Bullen der Reihe 95 stampften sie früher hoch zum Rennsteig. Eine Wintergeschichte aus der Dampflokzeit.

Traktionswandel in H0

Thomas Kreitmair aus München ist ein Fan von Diesellokomotiven. Die Wende in der DDR brachte ihn auf die Idee, ein Diesellok-Bahnbetriebswerk in der Nähe der ehemaligen Grenze im Maßstab 1 : 87 nachzubauen.

Das Dezember-Heft ist ab
23. November
bei Ihrem Zeitschriften-Händler –
ab jetzt immer mittwochs



Willen

Trans-Ukraine-Expreß

Kiew Hbf im Januar 1994: Am Bahnsteig steht ein Zehn-Wagen-Sonderzug – für 25 Dampflok-Enthusiasten. Sein Ziel: die winterlichen Karpaten. Auf die Fahrgäste wartet ein Eisenbahnabenteuer mit viel Dampf und Schnee. Der MODELLEISENBAHNER fuhr mit.

Außerdem

Gute Karten für die Umwelt

Die Karlsruher Erfolgsstory: S-Bahn-Betrieb auf DB-Gleisen mit komfortablen Stadtbahnzügen.

Sonneberger Spezialitäten

Märklin produziert fast alle Wagen in der Spielzeugstadt und zählt zu den größten Arbeitgebern in der Region.

Bayerische Riesen

Test: Die legendäre Baureihe 96 in H0 von Rivarossi und Märklin





Grenzsituation

Eine V 100 bummelt mit Schnellzugwagen am frühen Nachmittag über die Nebenbahn Coburg – Rodach. Eine Reportage schildert die Geschichte dieser Bahn und gibt viele Anregungen für den Nachbau.

Schichtwechsel

Die 82 sollte im Maßstab 1 : 1 alte preußische Loks ersetzen; das 87-fach verkleinerte Piko-Modell mußte sich auf der Redaktions-Testanlage bewähren.

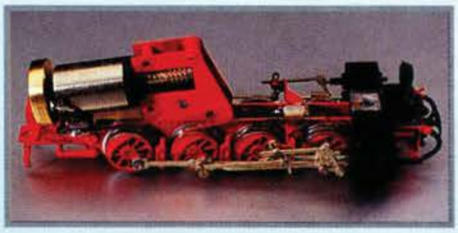
A Star is born!

ALBATROS

Modellträume in Metall







99 4631

Die berühmte Rügen-Lok in H0e
Ein Juwel für Ihre Anlage und ein Schmuckstück für Ihre Vitrine. Exakte Nachbildung der bekannten Lenz-Type mh für 750-mm-Spurweite; Ausführung Epoche III.

Preis: DM 945,-
zzgl. DM 25,- Versandkosten
Auslieferung ab Anfang Dezember 1994

Albatros-Modelle bieten:

- Komplette Ausführung in Metall
- Feinste, originalgetreue Detaillierung
- Aufwendige Lackierung
- Robuste Bauweise
- SB-Faulhaber-Antrieb mit Schwungmasse
- Funktionsgarantie

Ihre Bestelladresse:
Albatros
Postfach 12 03 • D-87572 Kaufbeuren
Telefon 0 83 41 / 7 34 10
Telefax 0 83 41 / 7 34 72

Händleranfragen willkommen!

Kauf ohne Risiko!
Jede Lok wird vor Verlassen des Werks auf einwandfreie Funktion geprüft. Sollten dennoch Mängel auftreten: Wir gewähren ein Umtauschrecht innerhalb 30 Tagen! Sorgfältig verpackt werden die wertvollen Modelle per UPS-Nachnahme verschickt. Vorauszahlung per Scheck ist möglich.

WAS IST SCHÖNER ALS EINE 50er?



Zwei 50er! Und weil Abwechslung Spaß macht, gibt es jetzt die H0-50er von ROCO mit einem neu entwickelten Kabinentender als Baureihe 052 Kab.

Für Zugkraft und Laufruhe sorgt der



bekannte ROCO-Kardanantrieb. Der im Tender gelagerte Motor mit Schwungmasse treibt neben zwei Tender- alle fünf Kuppelachsen der Lok an.

Da ist es schon ein Hochgenuß, sich in das Spiel der zierlichen Steuerung



und der extrafeinen Speichenradsätze zu vertiefen. 50-er Besitzer wissen, wovon hier die Rede ist...

In jedem Fall ein exklusives Vergnügen, das es jetzt auch mit Kabinentender gibt.





Art.-Nr. 43294: Dampflok BR 052 Kab der DB, Ep. IV
Art.-Nr. 43288: Dampflok BR 50 der DB, Ep. III
Art.-Nr. 43293: Dampflok BR 50 der DR, Ep. III (o. Abb.)

A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges.m.b.H. & Co. KG
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau (SG)
Birkenstrasse 109

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49

RO CO Roco